

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA - UFSC
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS SOCIAIS

TAYNÃ TAGLIATI SOUZA

MOTORISTAS DE CAMINHÃO NO BRASIL:
um atravessamento no tempo e no espaço

Florianópolis
Agosto de 2016

TAYNÃ TAGLIATI SOUZA

MOTORISTAS DE CAMINHÃO NO BRASIL:

um atravessamento no tempo e no espaço

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
como requisito parcial para a obtenção do título
de Bacharel do Curso de Ciências Sociais da
Universidade Federal de Santa Catarina.

Orientadora: Prof^ª. Dr^ª. Carmen Rial

Florianópolis, 2011

TAYNÃ TAGLIATI SOUZA

MOTORISTAS DE CAMINHÃO NO BRASIL:

um atravessamento no tempo e no espaço

Este Trabalho de Conclusão de Curso foi julgado adequado para obtenção do Título de bacharel, e aprovado em sua forma final pelo Programa de Bacharelado em Ciências Sociais pela Universidade Federal de Santa Catarina

Florianópolis, ____ de agosto de 2016.

Prof. Dr. Tiago Bahia Losso
Coordenador do Curso de Ciências Sociais

Banca Examinadora:

Prof.^a Dr.^a Carmen Rial (Orientadora)
Universidade Federal de Santa Catarina

Prof.^a, Dr.^a Alícia Castells,
Universidade Federal de Santa Catarina

Prof., Dr. Marcia Mazon,
Universidade Federal de Santa Catarina

Dedico esse trabalho àquela que me despertou as inquietações que me trouxeram até aqui: minha mãe, Silvana.

AGRADECIMENTOS

Agradeço à minha mãe Silvana Tagliati pelas inúmeras conversas motivadoras ao telefone, que acreditou em mim mais que eu mesma; e à minha segunda mãe Lígia, pelos sábios conselhos. Aos amigos pelas críticas construtivas e conversas inspiradoras. Um agradecimento especial à amiga e parceira Alexandra, que em tempos incertos, me forneceu um porto seguro; à Elisa e Heloísa, que estiveram sempre presentes e me ajudaram como puderam a finalizar esse trabalho. À minha prima Stefani, que me deu força e cumplicidade em todos esses anos da graduação.

Ao meu amigo e companheiro Dario, que pacientemente me ouviu falar sobre essa pesquisa por meses, sempre me dando muito apoio e encorajamento. Ao meu pai, que incentivou meu hábito de leitura. À minha orientadora, professora Carmen Rial, que em me deu autonomia enquanto pesquisadora, se disponibilizou mesmo em outros países e em nenhum momento me desencorajou, e ao meu coorientador, Alex Vailati, pelas sugestões bibliográficas e críticas enriquecedoras.

Não posso deixar de agradecer à minha família materna, que sempre viu em mim um grande potencial. À minha avó Cerlene, que dizem ser analfabeta, mas sabe ler a vida melhor que todos nós. Às minhas tias Simone e Sílvia, que são meu exemplo – assim como minha mãe e avó – de força, humildade e generosidade. As grandes mulheres da minha vida.

*“Cambia lo superficial
Cambia también lo profundo
Cambia el modo de pensar
Cambia todo en este mundo*

[...]

*Pero no cambia mi amor
Por más lejos que me encuentre
Ni el recuerdo ni el dolor
De mi pueblo y de mi gente”*

Mercedes Sosa

RESUMO

O presente trabalho trata de uma pesquisa sobre como a compressão tempo-espço, intensificada pelos processos de globalizações, interfere nas dinâmicas da categoria de profissionais motoristas de caminhão. Tem como centralidade as significações que são dadas ao tempo e ao espaço a partir da forma como os caminhoneiros se relacionam com eles. Através de entrevistas semi-estruturadas realizadas com sete motoristas, pôde-se constatar que há uma grande distinção dentro da categoria entre profissionais autônomos e empregados, e que essa pesquisa não seria possível sem levar em consideração tais diferenciações. O trabalho ainda leva em consideração a categoria de motorista - urbano ou rodoviário-, aspectos geracionais, os estudos sobre fluxos de pessoas e mercadorias, e a subjetividade de cada profissional entrevistado. É notório também as dificuldades que a pesquisadora enfrentou em campo por questões relacionadas ao gênero.

Palavras-chave: tempo; espaço; caminhoneiros

ABSTRACT

This paper is a research on how the time-space compression, enhanced by globalizations processes, interferes in the dynamics of the category of professional truck drivers. Its centrality are the meanings that are given to time and space from the way truckers relate themselves to them. Through semi-structured interviews with seven drivers, it could be seen that there is a great distinction within the category of self-employed professionals and employees, and that this research could not be possible without taking into account these differences. The work also takes into account the driver's category - urban or road trucker-, generational aspects, studies on flows of people and goods, and the subjectivity of each interviewed professional. It is also notorious the researcher's difficulties faced in field for issues related to gender.

Keywords: time; space; truckers

Lista de abreviaturas e siglas

BNDS	Banco Nacional do Desenvolvimento
CLT	Consolidação das Leis do Trabalho
CNH	Carteira Nacional de Habilitação
CNT	Confederação Nacional do Transporte
COPPEAD/UFRJ	Instituto de Pós-Graduação e Pesquisa em Administração da Universidade Federal do Rio de Janeiro
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
DST	Doença Sexualmente Transmissível
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
MOPP	Movimentação e Operação de Produtos Perigosos
MTPS	Ministério do Trabalho e Previdência Social
PRF	Polícia Rodoviária Federal
RNTRC	Registro Nacional de Transporte Rodoviário de Cargas
TIC	Tecnologia de Informação e Comunicação

Sumário

Introdução	11
Motivações: 97 vasos de plantas	13
CAPÍTULO 1 - REFERENCIAL TEÓRICO - DISCUSSÕES SOBRE GLOBALIZAÇÃO, TEMPO E ESPAÇO	16
1.1 Aspectos da globalização	16
1.2 Harvey e o espaço geográfico	20
1.3 O tempo.....	25
1.4 O lugar das rodovias.....	29
CAPÍTULO 2 - DESBRAVANDO O UNIVERSO CAMINHONEIRO	34
2.1 O que já foi escrito sobre caminhoneiros	34
2.2 Profissão motorista de caminhão	38
2.3 Lei do Caminhoneiro e conflitos da categoria.....	40
2.4 O projeto familiar	42
2.5 Hierarquias, comunicação codificada, corrupção e saúde: aspectos envolvidos na profissão...	46
CAPÍTULO 3 - METODOLOGIA E DESCRIÇÃO DO CAMPO	51
3.1 Buscando o campo	51
3.2 Vivenciando o campo	56
3.2.1 Motoristas autônomos.....	56
3.2.2 Motoristas empregados	64
CAPÍTULO 4 - RELACIONANDO REFERENCIAL TEÓRICO E CAMINHONEIROS	69
4.1 Como a globalização se faz presente entre os caminhoneiros	69
4.1.1 A introdução das TICs.....	71
4.2 Os vários tempos	74
4.3 Espaços significados	78
CONSIDERAÇÕES FINAIS	83
Referências	85

Introdução

“Governar é povoar; mas, não se povoa sem se abrir estradas, e de todas as espécies; governar é, pois, fazer estradas.” (ROSSO; MELLO, 2009). Essa famosa frase foi proferida pelo ex-presidente Washington Luís em 1920, quando este ainda era governador do estado de São Paulo. Ela denota a promessa de povoamento e modernização a partir da abertura de estradas. Para compreender o que foi dito nela, farei uma breve explicação dos processos relacionados à construção de rodovias no Brasil, anteriores à década de 1920.

Historicamente o Brasil é marcado pelo isolamento geográfico de grandes áreas, formando “ilhas” dentro do próprio país. Pode-se afirmar que, em geral, os centros monocultores - sobretudo de cana-de-açúcar e, mais tarde, de café - eram aqueles que possuíam alguma forma de ligação geográfica com os centros portuários (KAPRON, 2012). No século XVII os tropeiros e carreteiros¹ foram os responsáveis por abrir as primeiras estradas no sul e sudeste do Brasil.

Foi só no século XIX, quando o Brasil já havia passado de colônia para império, que as ferrovias foram implantadas no país. A primeira ferrovia ligava a capital imperial Rio de Janeiro ao seu interior, tendo poucos 15km de extensão (KAPRON, 2012). Em geral, as ferrovias conectavam grandes regiões de produção agrícola às cidades portuárias. A economia principal do Brasil, então, baseava-se na exportação de produtos agrícolas.

Entretanto, conforme o historiador Rafael Kapron (2012), já no início do século XX as ferrovias eram poucas e não conseguiam mais suprir as demandas por transportes e, concentravam-se sobretudo no sul e sudeste, deixando excluídas outras regiões do país. Além disso, existiam poucos trens proporcionais à demanda, e as condições em que atuavam eram muito desfavoráveis. Estavam defasados, muito velhos ou já obsoletos. Outro problema também é que, as bitolas dos trilhos serem diferentes em cada ferrovia, impedindo a interligação regional.

Nesse contexto as rodovias se fizeram uma alternativa muito melhor às velhas ferrovias, eram sinônimo da modernidade. Como afirma Kapron foi priorizado “o setor rodoviário que assumia um expoente da modernização apoiado pelos setores governamentais e empresariais” (2012, p. 27). A famosa frase proferida por Washinton Luís, “governar é,

¹ O termo “carreteiros” aqui tem referência àqueles que conduziam a carreta de tração animal, geralmente relaciona-se à carroça ou carroceria.

pois, fazer estradas”, se relaciona com essa promessa de modernização e desenvolvimento. Nas décadas que sucederam os governantes brasileiros seguiram à risca esse discurso.

As primeiras décadas do século XX foram marcadas pela intensificação das indústrias no Brasil, e a partir desse processo de crescente industrialização se fez necessário um sistema eficiente de transporte de cargas, sobretudo para a exportação. Associado a isso estava o contexto internacional da época automobilística, quando as estradas não eram uma aposta apenas do Brasil, mas de lugares como Estados Unidos e Reino Unido também, aliado à promissora indústria petrolífera. Apesar de existirem algumas malhas ferroviárias dispersas pelo território brasileiro, a grande aposta foi investir nas rodovias. Em 1946 foi criado o Fundo Rodoviário Nacional, cuja função era coletar impostos sobre combustíveis líquidos para financiar a criação de estradas.

Outro fator que contribuiu para a implementação das rodovias foi o preço extremamente baixo do petróleo nas décadas de 1950 e 1960, o que impulsionava o mercado automobilístico. Em 1953 o então presidente do Brasil, Getúlio Vargas, criou a Petrobrás, uma empresa totalmente estatal responsável por explorar todas as etapas da produção petrolífera. Consequentemente, a indústria automobilística foi intensificada.

Em 1956 Juscelino Kubitschek assumiu a presidência, e junto com ele o famoso Plano de Metas, cuja máxima era “50 anos em 5”(SILVA, 2012), ou seja, era uma clara referência à modernização do país e intensificação do processo de industrialização, numa concepção de progresso aliado ao desenvolvimento técnico e automobilístico, que abriu o país para a entrada do capital externo. Como relata Kapron:

No desenvolvimento desse setor da economia se destacou o Plano de Metas do governo Juscelino Kubitschek (1956–1961) que definiu os transportes como um dos meios fundamentais para o desenvolvimento industrial brasileiro, localizando naqueles anos o início da fabricação dos veículos automotores no país associada aos investimentos do capital internacional (KAPRON, 2012, p. 33)

Convenientemente foi acrescentado ao Plano de Metas a construção de Brasília. Estava dada, então, a necessidade da construção de rodovias interligando a capital nacional à todas as regiões do país. A partir de então, todo investimento governamental feito em transporte foi, quase que exclusivamente, na construção de novas e na manutenção das já existentes rodovias.

Na década de 1970, com a crise mundial do petróleo (cujo preço havia elevado consideravelmente), o sistema rodoviário se viu ameaçado. Como sabe-se (ROSSO; MELLO, 2009), o petróleo não é apenas utilizado na manipulação de combustíveis, mas também no

asfalto que compõem as estradas. Entretanto, nada foi feito para investir em sistemas alternativos de transportes, e apesar das péssimas condições, as estradas continuaram sendo o meio utilizado para transportar cargas e mercadorias.

A partir dos anos 1990 a solução encontrada pelo governo para ter melhores condições de estradas foi a privatização das mesmas. Assim, empresas privadas se responsabilizam pela manutenção das rodovias, e, em troca, cobram o pedágio. O Estado então, que em um primeiro momento - aliado a iniciativa privada - foi o propulsor da implementação de rodovias no início do século XX, delegou a manutenção das mesmas a empresas privadas no fim do mesmo século.

De acordo com Kapron (2012) os primeiros dados que o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE - tem de caminhões data de 1927. Nesse ano a frota de caminhões em todo o país era de 1.600 veículos, em 1950 aumentou para 10.966, em 1970 para 384.346, para, finalmente em 1985 chegar ao número de 972.961 caminhões. Ou seja, a profissão do caminhoneiro é razoavelmente recente, tendo em média 100 anos de existência no Brasil, visto que as rodovias passaram a ser implementadas nas primeiras décadas do século XX, e os números do significativo aumento na frota de veículos nos informa, por outro lado, o investimento e aumento nas malhas rodoviárias pelo país.

Motivações: 97 vasos de plantas

A partir dessa breve retomada dos processos de construção do modal rodoviário no Brasil, a história do país e a história dos meus ancestrais se confundem. Na infância e adolescência meus avós maternos apenas conheciam as roças e fazendas nos sertões de Minas Gerais. Minha avó, uma das últimas descendentes de uma etnia indígena - cujo nome nem ela mesma sabe me informar -, trabalhava numa fazenda enquanto seu pai vendia facas artesanais feitas por ele mesmo nos centros urbanos. Meu avô, vindo ao Brasil ainda na barriga de uma imigrante italiana no período da Segunda Guerra Mundial, nunca conheceu a mãe e cresceu numa fazenda como criado de uma outra família italiana. Na infância e adolescência trabalhou na monocultura da cana-de-açúcar, destinada a exportação.

Quando finalmente se casaram, na década de 1960, tiveram que abandonar as fazendas nas quais trabalhavam, e, meu avô - já falecido - começou a trabalhar como motorista de caminhão. Segundo relatos da minha avó, ela viajava com meu avô sempre que possível, pois

ele detestava viajar sozinho. Quando os filhos já foram alcançando determinada idade para enfrentar longas viagens, viajavam com ele em época de recesso escolar.

Cresci ouvindo tais relatos de viagem tanto da minha mãe, quanto das minhas tias. Hoje em dia, a casa da minha avó tem 97 vasos de plantas, dos lugares mais variados do Brasil, que, segundo ela, eram presentes que meu avô trazia quando voltava de viagem. Cada planta tem uma história diferente, e hoje, tem um pouquinho de cada lugar do país na casa dela.

Apesar de nunca ter tido a possibilidade de viajar com meu avô, acredito que as histórias contadas pela minha família me despertaram uma personalidade inquieta, com ânsia de viver grandes deslocamentos constantemente. O foco que dei ao meu trabalho se relaciona com isso. Acredito que já passei mais tempo percorrendo diversas estradas que em algumas casas que já vivi. Essa experiência, de viver mais tempo em trânsito que em casa foi o que me fascinou, em um primeiro momento, com os fluxos de um lugar a outro.

Pelo fato de também nunca ter desenvolvido uma relação de familiaridade com o espaço da minha casa - relação essa que eu observava que muitos amigos tinham com suas próprias casas -, uma curiosidade se despertou em mim de entender como outras pessoas constantemente em trânsito desenvolviam essas relações. O outro componente da minha análise nesse trabalho, o tempo, é algo que todos os viajantes sabem que não se dissocia do “estar em trânsito”. Entretanto, o tempo que eu pensei ao iniciar esse trabalho é aquele que logo no capítulo I será definido como tempo absoluto. É o tempo que é contado e cronometrado. As abstrações que surgem sobre o tempo nesse trabalho são fruto das leituras e das conversas com caminhoneiros, pois antes disso, nem eu mesma havia me questionado sobre o tempo abstrato dos motoristas de caminhão.

Para finalizar os itens que são objetos de análise no meu trabalho, devo informar que apesar de ter esse histórico com caminhões, eu nunca havia pensado em realizar um trabalho com caminhoneiros. A ideia surgiu após algumas caronas que peguei em caminhão, como será relatado no capítulo III, e uma rápida conversa que tive com um caminhoneiro. Uma vez na Bolívia conheci um viajante venezuelano, que me dissera estar há anos viajando por toda a América do Sul, e isso era possível porque trabalhou por um tempo como caminhoneiro. Sempre que precisava, trabalhava informalmente fazendo frete para alguma empresa que o contratasse, mas me relatou que geralmente a empresa que o chamava era a mesma, em diferentes lugares, pois tinha outras filiais em diversos países sul americanos.

Eu percebi, através dessa conversa, que precisava agregar um outro conceito ao meu trabalho: o de globalização. Inicialmente eu a pensava como um processo que promove a

troca de bens, pessoas, moedas e mercadorias; mas, ao longo do trabalho, reconheci que o processo é muito mais complexo e dificilmente globalização é um termo a ser usado no singular. Existem globalizações e elas estão, em parte, associadas à própria prática laboral do caminhoneiro, como será discutido nos capítulos I e IV.

Finalmente, concluo essa introdução apresentando apenas os tópicos principais que serão discutidos ao longo do meu trabalho. No capítulo I faço uma revisão teórica de diversos autores sobre a globalização, o espaço, o tempo e as rodovias. No capítulo II exponho alguns trabalhos acadêmicos que li sobre caminhoneiros, e os aspectos relacionados à profissão. No terceiro capítulo explico e justifico a metodologia que optei para realizar o trabalho, e relato minhas experiências no campo. No último capítulo descrevo de que forma a teoria discutida no capítulo I pode aparecer na vida dos caminhoneiros, sobretudo daqueles que tive contado em campo.

CAPÍTULO 1 - REFERENCIAL TEÓRICO - DISCUSSÕES SOBRE GLOBALIZAÇÃO, TEMPO E ESPAÇO

1.1 Aspectos da globalização

Logo pela manhã leio no jornal virtual sobre o aprofundamento da crise grega, com o pano de fundo de uma suposta e gradual crise social e política europeia. A próxima reportagem relata os altos e baixos da bolsa de valores de Hong Kong, e trinta minutos depois chego na universidade e me deparo com diversas barracas vendendo mercadorias da Bolívia, Peru, Argentina e muito provavelmente China. Alguns passos adiante e escuto dois alunos conversando em um idioma desconhecido, e algumas horas depois sou abordada por duas americanas de Ohio que me perguntam se tenho tempo para falar sobre Deus. Chegando em casa a noite faço uma vídeo-chamada com um amigo de Berlim e discutimos a situação política atual na Europa e América do Sul, ao mesmo tempo que busco informações sobre a cotação do dólar.

O intercâmbio de mercadorias, moedas, pessoas e informações através da mídia há algumas décadas já não causa espanto nem estranhamento nas pessoas. Ele [o intercâmbio] foi adotado e enraizado no cotidiano das sociedades modernas quase que como intrínseco a elas. Essa intensificação e aceleração das trocas, e, conseqüentemente, o afrouxamento de fronteiras entre Estados chamou a atenção de estudiosos que focaram sua atenção no fenômeno que chamaram de Globalização. Entretanto, dificilmente poderia ser dito aqui que a Globalização trata exclusivamente sobre fluxos que dependem exclusivamente do fator econômico. Distingui duas abordagens sobre o tema a partir da leitura dos estudiosos da globalização, e sem recorrer a antagonização e a dialética, as usarei aqui para conceituar o fenômeno da globalização.

Ulrich Beck (1999) afirma que a globalização é “antes de mais nada, a desnacionalização - a erosão, mas também a possível transformação do Estado nacional em transnacional” (1999, p. 36). Ela é, sobretudo, o intercâmbio humano. Ou seja, a imagem de um Estado nacional homogêneo põe-se em risco e uma crise de identidade (singular e pura) se instaura ao passo que identidades plurais vão se proliferando e sendo naturalizadas. Assim a questão ontológica sobre se a globalização é em si um processo em curso, ou, se, por outro lado, é uma fase já avançada de um processo de produção capitalista coloca-se em cheque.

Independentemente disso, sabe-se que o capitalismo necessita do dinamismo e da diversidade para superar crises cíclicas (Beck, 1999), e a globalização tem aí um papel importante.

Desde a década de 1970 as ciências sociais vem tentando compreender esse fenômeno de um mundo global, e a diversidade de teorias e considerações acadêmico-intelectuais acerca do assunto evidenciam que não é um conceito acabado e totalmente formulado, mas que está em construção constante. Adotando essa base de pensamento, discutirei aqui aspectos da globalização, sem cair na pretensão de defini-lo.

É muito difícil, e não aconselhável, falar de globalização sem pensar na sua relação com o local, entendendo-o como um amálgama de práticas existentes a partir de uma estrutura social, que pode variar dentro de fronteiras culturais e geográficas. Num primeiro momento, na fugacidade do susto metodológico, a globalização, então, é uma ameaça às estruturas locais. Ela acarreta uma homogeneização cultural, onde os Estados marchariam rumo a um denominador comum, ditado por uma iminente uniformização e padronização (Beck, 1999).

Entretanto, se há persistência e um olhar atento à questão, é possível perceber que a globalização engendra uma localização. Isso significa uma outra consideração do elemento local. Ele não é eliminado pela globalização, e, ao contrário, passa a ser produzido por ela. Assim, a localização - a ação de localizar - ao mesmo tempo é um movimento do elemento local, que a partir da globalização, passa a ser des-localizado e re-localizado (Beck, 1999). Como afirma Beck “Dito de forma bávara e também irônica, já que existe a salsicha (branca), que exista também a salsicha branca do Havaí” (1999, p. 92).

Dessa forma o global engloba o local em vários lugares ao mesmo tempo. Robertson (1992) percebendo a não exclusão mútua do global e local e a necessidade do entendimento do global a partir de um encontro de culturas locais, propõe a substituição do termo globalização por glocalização, o cruzamento das palavras globalização e localização.

Appadurai (1996) ao dissertar sobre a imaginação como um fato social moderno, especialmente em decorrência do fluxo de pessoas e das mídias, nos dá uma percepção da globalização não apenas produzindo localismos, mas como sendo um processo localizado.

[...] globalization is itself a deeply historical, uneven, and even localizing process. Globalization does not necessarily or even frequently imply homogenization or Americanization, and to the extent that different societies appropriate the materials of modernity differently, there is still ample room for the deep study specific geographies, histories and languages. [...] What does need to be recognized, if the area-studies tradition is to be revitalized, is that locality itself is a historical product and that the histories through which localities emerge are eventually subject to the dynamics of the global. (APPADURAI, 1996: 17-18)

Para ele há uma estreita relação entre a globalização e o moderno, cujo link repousa na relação entre os eventos que circulam nas mídias de massa e a migração de pessoas. Assim, tanto grupos quanto indivíduos buscam anexar o global em suas próprias práticas do moderno (APPADURAI, 1996).

Todavia o autor nos alerta que não se deve tomar como regra que o global é para o espaço o que o moderno é para o tempo. “Para muitas sociedades, modernidade é algum lugar, assim como global é uma onda temporal que deve ser confrontada no presente delas.” (APPADURAI, 1996, tradução nossa).

Há ainda outras abordagens sobre o fenômeno da globalização, mas acredito que seja mais sensato tocar naqueles pontos referentes ao tema desse trabalho. Em Bauman (1999) existe um direto e claro cruzamento entre globalização e tempo e espaço. Segundo ele, o espaço foi superado, perdeu seu poder delimitador apenas para os privilegiados habitantes do “primeiro mundo”, ao passo que o espaço se fecha para o “segundo mundo” de forma feroz e tenebrosa.

Assim, os habitantes do primeiro mundo vivem no tempo, mas nunca “têm” tempo. Estão submetidos a um presente eterno, enquanto o espaço nada significa para eles, as distâncias não representam obstáculos. Do outro lado, os habitantes do segundo mundo vivem no espaço e sofrem de um excesso de tempo. A eles resta matar o tempo à medida que assistem suas vidas passando por ele. Portanto, a globalização divide o mundo entre ricos globalizados - que vencem o tempo - e pobres localizados - que estão presos aos seus lugares (BAUMAN, 1999).

A socióloga holandesa Saskia Sassen em uma compilação denominada *Sociologia da globalização* (2010) nos coloca de frente a caminhos analíticos para um estudo sobre o fenômeno da globalização. Seu principal ponto na obra é levantar a crítica de uma insistente adoção nas ciências sociais por uma forma rígida de lugar e escala, pensando essa última dentro de uma hierarquia escalar, que no mundo globalizado contemporâneo, já não faz o menor sentido. “Um aspecto importante desse tipo de política multiescalar do local é que ela não se restringe a avançar por meio de escalas hierárquicas do local para o nacional, mas pode acessar diretamente outros atores locais, seja no mesmo país ou atravessando fronteiras” (SASSEN, 2010, p. 171).

Para a autora, as cidades globais [existem cerca de 40 no mundo] são a maior evidência de que os escalonamentos são superpostos, e já não mais rígidos e hierárquicos. Ela argumenta que as cidades globais são sedes e oferecem os aparatos necessários e locais para que instituições de caráter e alcance global possam atuar, ainda que submetidas às legislações

e demais características locais no lugar em que estão situadas. Isso resulta em globalização no espaço local, mas não exclui os lugares de serem entendidos como localizações em redes globais (2010).

O que é diferente hoje em dia é a coexistência de múltiplas redes e sua intensidade, complexidade e alcance global. Essas características serviram para aumentar o número de cidades que fazem parte de redes transfronteiriças que muitas vezes atuam em vastas escalas geográficas. Nessas condições, grande parte do que vivenciamos e representamos como o nível local vem a ser um microambiente com alcance global. (SASSEN, 2010, p. 61)

Ulf Hannerz (1997; 1999) também compreendeu a necessidade de não se antagonizar global e local como fenômenos com fronteiras bem delimitadas entre si. Em entrevista a Fernando Rabossi (1999) ele questiona antropólogos urbanos que centram seus estudos no que há de local dentro de uma cidade global (como em estudos de comunidades étnicas, grupos de pessoas que compartilham uma identidade comum). Para ele não se trata do local ser uma esfera fechada dentro do global, e nem do global ser uma esfera no local. Há fluxos entre eles, e fronteiras que ora se erguem, ora se dissolvem, ao passo que ora tomam forma de uma linha contínua, ora uma linha pontilhada [permitindo-me a licença das metáforas] (HANNERZ, 1997; 1999).

Os fluxos, segundo ele, são maiores que entidades sociais e territoriais. Eles atravessam, ao passo que também são atravessados por pessoas todos os dias. Assim, o mundo é uma mistura de relações locais e de longa distância, que não necessariamente terminam onde começa a outra. Ao se referir à metáfora dos fluxos Hannerz afirma:

Ela deve ser vista como originando uma série infinita de deslocamentos no tempo, às vezes alterando também o espaço, entre formas externas acessíveis aos sentidos, interpretações e, então, formas externas novamente; uma sequência ininterrupta carregada de incertezas, que dá margem a erros de compreensão e perdas, tanto quanto a inovações. (HANNERZ, 1997)

A partir dessas linhas analíticas (SASSEN, 2010); (HANNERZ, 1997;1999) acredito na necessidade de pensar e dar visibilidade a uma diversidade de culturas de trabalho onde é concebida e enraizada a economia global. Retomar os processos locais e localizados que possibilitam a globalização tomar a forma que alcançou na modernidade. Como afirma a própria Sassen o “topo da economia corporativa [...] é muito mais fácil identificar como necessário para um sistema econômico avançado do que caminhoneiros [...], mesmo que esses trabalhadores sejam um ingrediente necessário” (2010, p. 94)

1.2 Harvey e o espaço geográfico

Uma das maiores preocupações epistemológicas de David Harvey é sobre a definição do objeto de estudo da Geografia: o espaço. A partir de uma longa corrente de discussão cujo fim é definir o conceito de espaço, Harvey afirma que uma concepção de espaço não pode ser entendida fora da sua relação com o tempo nas sociedades moderna e pós-moderna². O espaço é construído no cotidiano.

Para chegar a tal conclusão ele concebe o espaço como tripartite: ele é absoluto, relativo e relacional. Em *Espaço como Palavra-Chave* ele assume que

Se considerarmos o espaço como absoluto ele se torna uma “coisa em si mesma”, com uma existência independente da matéria. Ele possui então uma estrutura que podemos usar para classificar ou distinguir fenômenos. A concepção de espaço relativo propõe que ele seja compreendido como uma relação entre objetos que existe pelo próprio fato dos objetos existirem e se relacionarem. Existe outro sentido em que o espaço pode ser concebido como relativo e eu proponho chamá-lo espaço relacional – espaço considerado, à maneira de Leibniz, como estando contido em objetos, no sentido de que um objeto pode ser considerado como existindo somente na medida em que contém e representa em si mesmo as relações com outros objetos (HARVEY, 1973, p. 13).

Assim, o espaço absoluto tem por característica ser fixo. É o espaço de Newton e Descartes. É considerado como um fenômeno pré-existente e imóvel, aberto ao cálculo. No âmbito social é o espaço da propriedade privada e outras formas de demarcações territoriais (como Estados, por exemplo). Nele é possível fazer medições e padronizá-las. É essencialmente físico e fixo (HARVEY, 2006).

Numa concepção de espaço absoluto, a menor distância entre dois pontos, numa cidade por exemplo, é uma linha reta. Entretanto, nem sempre essa menor distância é o caminho mais rápido, pois considerações como trânsito, topografia, acessibilidade, meio de transporte, etc. precisam ser tomadas. Portanto, as distâncias são relativizadas e não consideradas fora da sua relação com o tempo. A partir dessa noção de espaço, um ajuste de

² Não existe entre os autores uma concordância do significado dos termos “moderno” e “pós-moderno”, entretanto, com base na obra *A condição pós-moderna*, de Harvey (1993), é possível afirmar que o pós-moderno representa uma reação ou afastamento ao moderno. Compreendo a modernidade como sendo constituída por um universalismo dos discursos, o que Lyotard (2002) chama de metanarrativas. São discursos e justificações teóricas de larga escala que se pretendem universais. É marcada pela crença no progresso linear, pela crença nas verdades absolutas e padronização do conhecimento.

O pós-moderno, por outro lado, se não se entende como uma superação do moderno, ao menos se entende como uma reação a ele, pois assume que o moderno não é suficiente para pensar o pluralismo nas sociedades. Ele desconfia e questiona intensamente todos os discursos totalizantes, e recusa as metanarrativas para privilegiar a heterogeneidade. A pós-modernidade para Harvey é marcada por uma enorme mobilidade do trabalho e do capital, configuração da compressão do tempo e do espaço.

linguagem é necessário, o espaço então passa a ser espaço-tempo ou, em outros casos, espaço-temporalidade. Tais relativizações não necessariamente implicam na eliminação do cálculo ou controle sobre o espaço, mas indicam a necessidade de leis específicas para fenômenos particulares (HARVEY, 2006). Essa é a apresentação do espaço relativo, que é por Harvey associada a Einstein.

O conceito relacional de espaço é associado pelo autor a Leibniz, e sustenta que não existe espaço e tempo fora dos processos que os definem. Assim, em vez de ocorrerem no espaço, os processos criam seu próprio quadro espacial. Harvey (2006, p. 12) define que devemos “focar no caráter relacional do espaço-tempo mais do que no espaço isoladamente. A noção relacional do espaço-tempo implica a ideia de relações internas; influências externas são internalizadas em processos ou coisas específicos através do tempo”.

A concepção relacional de espaço-tempo assume que um evento ou alguma coisa situado num ponto num dado momento não pode ser compreendido sem a consideração com o entorno desse ponto. O evento ou a coisa nunca está isolado do meio, assim, as relações que determinado evento assume com outros eventos em outros espaços e tempos tem que, necessariamente, ser considerada ao pensar tal evento. Finalmente, para responder a própria questão sobre se o espaço é absoluto, relativo ou relacional Harvey relata:

O espaço não é nem absoluto, nem relativo, nem relacional em si mesmo, mas ele pode tornar-se um ou outro separadamente ou simultaneamente em função das circunstâncias. O problema da concepção correta do espaço é resolvido pela prática humana em relação a ele. Em outros termos, não há respostas filosóficas a questões filosóficas que concernem à natureza do espaço – as respostas se situam na prática humana. A questão “o que é o espaço?” é por consequência substituída pela questão “como é que diferentes práticas humanas criam e usam diferentes concepções de espaço?”. (HARVEY, 1973)

Aprofundando-se na questão das relações sociais com o tempo e espaço, no artigo *Between Space and Time* (1990), o autor assume que cada formação social assume concepções de tempo e espaço que possam suprir suas próprias necessidades e reproduções de fins materiais e sociais em acordo com tais concepções. A partir de *As Formas Elementares da vida Religiosa*, de Durkheim, Harvey entende que as noções de tempo e de espaço são construções sociais, e assim, diferentes sociedades produzem diferentes espaços-tempo. Da mesma forma, dentro de uma dada sociedade, podem existir diferentes concepções e formas de se relacionar com o conceito de tempo-espaço adotado por essa sociedade.

Em algumas situações, como nas rodovias, por exemplo, um caminhoneiro que passa por ali constantemente, técnicos e trabalhadores na função da manutenção da rodovia,

cobradores de pedágios, entre outros, têm provavelmente uma forma de se relacionar com o espaço diferente da forma com que esporádicos motoristas e pessoas que estão por ali só de passagem tem com o mesmo espaço. Quando pensamos no espaço tripartite, como acima mencionado, essas diferentes relações com o espaço fazem mais sentido.

Em outra obra, denominada *A Produção Capitalista do Espaço*, Harvey analisa o processo de circulação de mercadorias, e tenta compreender de que forma o espaço é formado a partir dos mecanismos de produção capitalista. Segundo ele a circulação tem dois aspectos: o movimento físico de mercadorias do local de onde saíram acabadas, até o local onde serão consumidas; e o custo ligado ao tempo consumido e às mediações sociais para que a mercadoria encontre seu fim. O primeiro aspecto é considerado como integrante do processo de produção, e por isso, é gerador de valor. Já o segundo é o custo necessário da circulação, assim, não é gerador de valor, pelo contrário, ele é uma dedução do excedente (HARVEY, 2005).

No momento nosso foco será no segundo aspecto da circulação de mercadorias, no qual ela é um custo necessário para que o primeiro aspecto, gerador de valor, possa cumprir seu papel no processo produtivo. Fazendo uma análise marxista do sistema capitalista, Harvey propõe que o sistema capitalista tem por objetivo reduzir os custos referentes à circulação. Assim, o aperfeiçoamento dos meios de transporte, e por consequência, o barateamento dos custos de circulação é parte integrante do desenvolvimento das forças de produção. Ele afirma que “o imperativo da acumulação implica consequentemente no imperativo da superação das barreiras espaciais” (Harvey, p. 50).

O capital tende a impulsionar-se além das barreiras espaciais, e a produção baseia-se, em grande parte, no valor de troca (mais do que num valor de uso - a utilidade de um objeto muitas vezes importa menos que seu valor de troca). Portanto, a criação das condições físicas necessárias à superação dessas barreiras espaciais faz-se necessária para que exista a troca, e a partir dessa necessidade o desenvolvimento dos meios de transporte e comunicação torna-se relevante. Só assim a acumulação de capital pode suprir sua necessidade - e ao mesmo tempo característica expansível.

Assim, uma pergunta se impõe: de que forma o aperfeiçoamento dos meios de transporte implica numa circulação mais efetiva de mercadorias? A resposta dada por Harvey, através de Marx é tempo de giro. O tempo de giro é definido como o tempo de produção mais o tempo de circulação. Assim, quanto mais longo for o tempo de giro, menor será o rendimento anual do capitalista. Esse problema é resolvido com a introdução do fenômeno velocidade. Ela é a síntese das barreiras espaciais versus tempo necessário no processo de

circulação de mercadorias. Portanto, para que o processo de acumulação continue atuando dentro de sua lógica expansionista, a atuação da velocidade é imprescindível.

É exatamente nesse ponto da teoria marxista que Harvey se prende, e, mais pra frente, admite que Marx focou sua obra nos conceitos derivados de tempo, e renegou importância ao espaço. Sua crítica se centra justamente na conclusão do pensador alemão de que a distância espacial se contrai em relação ao tempo, no sentido de que não é relevante a distância a ser percorrida no espaço, é relevante, por outro lado, a velocidade pelo qual o mesmo espaço pode ser percorrido. Assim, o que foi exposto aqui é a anulação do espaço pelo tempo (MARX, 1973).

“The elimination of spatial barriers and the struggle to “annihilate space by time” is essential to the whole dynamic of capital accumulation and becomes particularly acute in crisis of capital over accumulation.” (1990, p. 425). O tempo se torna vital no sistema capitalista porque o tempo de trabalho socialmente necessário na produção da mercadoria repousa na origem no lucro.

O motorista de caminhão realiza seu trabalho quando existe uma demanda de circulação de mercadorias. Portanto, a circulação, e conseqüentemente a acumulação de capital, depende em grande parte do trabalho do caminhoneiro. Por outro lado, essa mesma profissão só existe porque também existe a necessidade expansiva do sistema capitalista. O próprio sistema é o criador da demanda a ser cumprida, mas esse cumprimento só é possível a partir de estruturas fixas que permitam a circulação, que permitam, num sentido mais específico a esse tema, o trabalho do caminhoneiro. Harvey também percebeu esse paradoxo, e o abordou de forma mais generalizada:

A capacidade tanto do capital como da força de trabalho de se moverem rapidamente e a baixo custo de lugar para lugar, depende da criação de infra-estruturas físicas e sociais fixas, seguras e, em grande medida, inalteráveis. A capacidade de dominar o espaço implica na produção de espaço. No entanto, as infra-estruturas necessárias absorvem capital e força de trabalho na sua produção e manutenção. Aqui, aproximamo-nos da essência do paradoxo. Parte da totalidade do capital e da força de trabalho tem de ser mobilizada no espaço, congelada no espaço, para proporcionar maior liberdade de movimento ao capital e à força de trabalho remanescentes. No entanto, o argumento, nesse momento, volta ao começo, pois a viabilidade do capital e do trabalho comprometidos com a produção e a manutenção de tais infra-estruturas apenas fica assegurada se o capital remanescente circular por vias espaciais e num período de tempo compatíveis com o padrão geográfico de tais compromissos. (HARVEY, 2005, p. 149-150)

Portanto, o capitalismo cria a necessidade de uma determinada paisagem geográfica imobilizada no espaço, para, no seguinte momento, solapar essa mesma paisagem, evidenciando assim o seu caráter expansível. Isso tem como consequência a instabilidade em

relação às configurações regionais e espaciais. Para abrir espaço novo para a acumulação ele precisa de determinadas configurações fixas no espaço, que logo serão solapadas para o surgimento de novas formações espaciais que alimentem o sistema capitalista.

The absorption of surpluses of capital [...] through geographical expansion into new territories and through construction of completely new set of space relations has been nothing short of remarkable. The construction and reconstruction of space relations and of the global space economy [...] has been one of the main means to permit the survival of capitalism into the 20th century. (HARVEY, 1990)

Outra questão para a qual Harvey deu atenção e se preocupou em relatar em *Between Space and Time* (1990) e que está diretamente relacionada com a circulação de mercadorias é o fetichismo da mercadoria. Ele afirma que “A pure concern for the material base of our daily reproduction outh to dictate a working knowledge of the geography of commodity production an of the definitions of space and time embedded in practices of commodity production and capital circulation.” (1990, p.423)

Tal conhecimento sobre as formas de trabalho também levanta, segundo ele, questões morais. Se, por exemplo, consideramos correto demonstrar uma preocupação e consciência moral para com aqueles que cujo trabalho faz possível que a comida chegue na mesa de jantar, isso implicará numa extensão da responsabilidade moral por todo o intricado de mercados integrados (HARVEY, 1990).

Harvey não disfarça ser um defensor desse despertar de consciência moral acerca dos processos de produção. Numa abordagem claramente materialista, ele acredita que precisamos saber como o espaço e o tempo são definidos pelo processo material que nos alimenta, literalmente. Segundo ele “we have to penetrate the veil of fetishisms with which we are necessarily surrounded by virtue of the system of commodity production and exchange and discover what lies behind it.” (Harvey, 1990, p. 423)

Ele argumenta que o arranjo espacial da nossa própria experiência ao procurar por um produto no mercado não comporta a relação com o arranjo espacial sobre as quais as mesmas mercadorias são produzidas. Assim, atividades como ir ao mercado, viajar a trabalho e sacar dinheiro no banco, entre outras, são organizadas de forma a ocultar as outras definições de espaço e tempo construídas em acordo com os requisitos da produção de mercadoria e circulação de capital através da fixação de preço do mercado.

A partir desse relato é possível notar que Harvey contribui de diversas maneiras para a questão relativa ao tempo e espaço. Apesar de ter um método materialista de investigação em *A Produção Capitalista do Espaço* e também em *Between Space and Time*, é importante

perceber que ele abre caminho para a discussão sobre a relevância do espaço, que anteriormente era tratado na teoria marxista como algo já superado. Em outras palavras, ele resgata o espaço como uma grandeza em si, mas que na sociedade pós-moderna já não pode se desvencilhar do tempo.

Nessa relação existe uma interdependência das duas grandezas. Onde há uma anulação ou aniquilação por um lado, há uma subjetividade e caráter relacional que, por outro lado, resgata aquilo que havia sido ‘anulado’. Portanto, entende-se que é muito difícil e audacioso fazer uma separação entre um e outro, pois mesmo no espaço independente do tempo, o Espaço Absoluto, há uma compreensão do espaço que só é possível quando existe também uma formulação do conceito de tempo. Ambos são construções sociais e só existem à medida que são referência de algum significado social, como quando a demarcação territorial de um espaço significa um Estado-Nação.

1.3 O tempo

Assim como em Harvey, notei em DaMatta uma não diferenciação entre os termos tempo e temporalidade, onde o autor ora utiliza um, ora outro, para descrever o mesmo fenômeno. A principal preocupação do antropólogo brasileiro em *Relativizando*: uma introdução a antropologia social (1997) é fazer a diferenciação de tempo e história, e é ali onde centra seus esforços.

Curiosamente ele nos lança a questão “a confusão entre temporalidade e uma dada concepção de tempo [a nossa como história] conduz a uma série de enganos com relação a essa possibilidade fecunda de relativização da ideia de tempo e, [...] de abrir novas possibilidades de entendimento da sociedade humana.” (DaMatta, 1997, p. 119-20) Entretanto, essa questão não é respondida ao longo do capítulo do livro.

Referenciando-se pela sociedade contemporânea ocidental o autor afirma que, se toda sociedade ou “grupamento humano permanente” concebe uma ideia clara de tempo, da sua passagem por ele e de duração do mesmo, nem todas o concebem da mesma maneira ou o adotam como uma “categoria de entendimento” (1997). O que de fato ele quer implicar a partir disso é que, existem tempos que não estão relacionados ideologicamente com a identidade da sociedade que o concebe. Ou seja, não necessariamente existe uma relação identitária com o tempo.

O tempo linear e esgotável é por ele olhado com desconfiança pelo fato de o “nosso” mundo social ser dividido e individualizado. Nessa mesma linha, DaMatta afirma que há “um controle interpretativo do tempo”, que se restringe a alguns grupos sociais. Tais grupos podem acelerar ou retardar a temporalidade, de modo que existe um conflito - e uma luta - de interesses onde de um lado estão aqueles que detêm o controle sob o tempo social e querem “segurar as forças que movem a história”, e do outro lado aqueles que querem deter eles mesmos o controle do tempo e acelerar a história, para assim modificar o seu ritmo.

Portanto, DaMatta afirma que o tempo enquanto história tem uma vital importância, e por isso mesmo ele é a razão de embates político-ideológicos como descritos acima. Entretanto, é importante nos situarmos dentro de uma determinada sociedade e ter a lucidez de compreender que o tempo é dado socialmente, portanto, é importante fazer o exercício de relativização. Isso nos coloca de frente à perspectiva histórica, onde o historiador deve necessariamente se condenar a escolher uma perspectiva em detrimento de outra (1997).

Terá [o historiador] que privilegiar este conjunto de fatos em detrimento daquele; terá que buscar estas datas deixando as outras; decidirá pelo estudo em detalhe destas classes sociais em vez daquelas. A história vista como um movimento processual globalizando, constituindo a própria sociedade em progresso, é, conforme assinala Lévi-Strauss, um absurdo. Realmente, se toda sociedade pudesse se lembrar de tudo o que ocorreu no seu meio do mesmo modo, com a mesma intensidade e riqueza de detalhes, não haveria para ela um tempo significativo. O significado só aparece como um jogo complexo entre o esquecido e o permanentemente recordado - aquilo que, por isso mesmo, está sempre presente. (DAMATTA, 1997)

Ou seja, é por registrar ou buscar registros de determinadas situações e eventos que um grupo produz seu lugar numa sociedade, e uma sociedade seu lugar em meio a outras. Ao que foi indicado até agora, é possível ser afirmado que DaMatta está dizendo que o tempo como história só é passível de significado se pensado em seus aspectos relacionais, num sentido bem próximo ao que foi categorizado por Harvey como espaço-tempo relacional. Entretanto, ao dar continuidade ao seu ensaio sobre o tempo, DaMatta irá descrevê-lo como portador de dois aspectos: absoluto e relativo, mas nada de relacional. O que explica-se, acredito, pelo fato de o espaço-tempo relacional ser um tipo de espaço-tempo relativo.

Contudo, afirmo aqui ter ciência de que transplantar um conceito de um autor para um conceito de outro só porque tais conceitos compartilham o mesmo nome é uma análise muito superficial, se não levados em consideração os conceitos em si. Primeiro, penso que o que deve ser levado em conta é que Harvey se preocupa com a conceituação do espaço - e sua relação com o tempo -, enquanto DaMatta tenta escrever um ensaio sobre tempo enfocando-o como uma grandeza em si, e não independente do espaço, porém mais autônomo, pois sua

preocupação no capítulo Tempo e História da obra aqui citada não é abordar a relação tempo-espço, e sim nos dizer que existem outras maneiras de conceber o tempo. Tendo isso em mente, meu segundo pensamento é que, apesar dos diferentes objetivos dos autores, as categorias são comparáveis entre si, pois, como descreverei nas próximas linhas, são muito próximas de significado.

O tempo absoluto é aquele que pode ser mais facilmente percebido entre a gente, é aquele que pode ser contado, cronometrado, medido por uma máquina como um relógio ou um cronômetro, por exemplo. Esse também é o tempo que pode ser cobrado em horas, minutos, segundos. Segundo DaMatta (1997) “um tempo absoluto, mas exterior, que é uma duração de fora.” (p. 126)

O tempo relativo depende daquele que o está concebendo, e curiosamente, DaMatta não consegue descrevê-lo sem falar do espaço. Em um exemplo, ele afirma que no tempo interno de uma peça teatral, o espaço percorrido pode diferir em grande escala do tempo medido fora dela. “Isso revela um espaço interno de duração do tempo, uma temporalidade relativa que pode variar de sociedade para sociedade, de leitor para leitor.” (1997, p. 126)

Assim ele justifica a necessidade de se estudar as condições internas do tempo, já que são variáveis e estruturadas. Cada sociedade tem sua própria maneira de conceber o tempo, e o relativismo é tratado como a solução ao problema interpretativo de antropólogos ao se depararem com outras concepções, cosmologias e epistemologias.

Ao citar a obra *Os Nuer*, de Evans-Pritchard, DaMatta nos dá uma dica de, talvez como conceba a diferença entre tempo e temporalidade, citada por ele no início do capítulo. Ao descrever a concepção Nuer de tempo e espaço reveladas pelo antropólogo britânico, ele afirma que entre os Nuer o tempo é concebido a partir dos espaços intercalares criados pelas linhagens e clãs. Dessa forma, a medida que se caminha em direção ao ancestral comum, se aproxima da fundação da linhagem, e conseqüentemente, se avança na esfera temporal. Assim, existe uma maior abrangência do espaço, pois entre os Nuer há um contínuo entre o tempo e o espaço (1997).

“Essas considerações baseadas na obra de um antropólogo inigualável, Evans-Pritchard, nos ajudam a discernir as relatividades colocadas por <temporalidades> e classificações baseadas no tempo em termos de distâncias e proximidades.” (DaMatta, 1997, p. 127) Ou seja, por mais que não deixe explícito, é possível afirmar que temporalidades são noções de tempo relativizadas, enquanto o tempo é uma categoria em si.

Para contemplar melhor a conclusão de DaMatta, farei uma breve exposição sobre a concepção de tempo e espaço entre os Nuer. Segundo Evans-Pritchard (1993) o tempo entre

os Nuer aparece de duas formas: o tempo ecológico e estrutural. O primeiro refere-se aos reflexos das relações nuer com o meio ambiente, enquanto o segundo é o reflexo das relações mútuas dentro da estrutura social.

O ciclo ecológico é de um ano, e ele tem extrema importância na forma como os nuer irão se relacionar com o tempo estrutural. Há duas principais divisões marcadas no tempo ecológico entre eles: é o período da estiagem e das chuvas. Também são esses períodos que determinarão o espaço geográfico a ser ocupado por eles. Ao se aproximar o período de seca as pessoas começam a se mudar para os acampamentos e se dedicarem principalmente ao gado e a pesca, sendo que a estadia nos acampamentos é chamada de mai, e o período de mudança de chuvas para a seca é chamado jiom. A aproximação do período das chuvas - chamado rwil - marca a mudança de volta para as aldeias, e a estadia nas aldeias chama-se tot, e assim dedicam-se à horticultura até o próximo jiom (EVANS-PRITCHARD, 1993).

Durante a seca os nuer contam o tempo de forma mais uniforme, devido às condições desfavoráveis, mas no período de chuvas não há uma grande preocupação com a demarcação do tempo. Ou seja, o tempo não possui o mesmo valor durante todo o ano. Também é digno de nota que segundo Evans-Pritchard (1993) faz mais sentido entre os nuer falar sobre o tempo tendo como referências as atividades que desempenham, em vez de falar abstratamente ou utilizando demarcações numéricas.

Embora eu tenha falado em tempo e unidades de tempo, os Nuer não possuem uma expressão equivalente ao 'tempo' de nossa língua e, portanto, não podem, como nós podemos, falar do tempo como se fosse algo concreto, que passa, pode ser perdido, pode ser economizado, e assim por diante. Não creio que eles jamais tenham a mesma sensação de lutar contra o tempo ou de terem de coordenar as atividades com uma passagem abstrata do tempo, porque seus pontos de referência são principalmente as próprias atividades, que, em geral, têm o caráter de lazer. Os acontecimentos seguem uma ordem lógica, mas não são controlados por um sistema abstrato, não havendo pontos de referência autônomos aos quais as atividades devem se conformar com precisão. (EVANS-PRITCHARD, 1993, p. 116)

A noção de espaço também está diretamente relacionada com a noção do tempo ecológico e estrutural. Concebem o espaço como constituidor de barreiras físicas, que podem estar relacionadas à vegetação e ausência ou presença de água, por exemplo. Mas o espaço também é determinado pelas relações das estruturas sociais. Uma aldeia nuer a 30km de distância está mais próxima que uma aldeia dinka [aldeia inimiga dos nuer] vizinha a eles. Isso porque as relações são determinantes para o espaço estrutural.

1.4 O lugar das rodovias

O antropólogo francês Marc Augé, em sua obra mais conhecida - e grande geradora de críticas - *Não lugares: Introdução a uma antropologia da supermodernidade* (1994), define uma consequência da sociedade que ele diz ser supermoderna: os não lugares. Ao se propor fazer uma antropologia auto-analítica, onde ele nos dá uma descrição de um tipo genérico de experiência de viajante de vários lugares distintos (MERRIMAN, 2004).

A sociedade super moderna de Augé é caracterizada por uma modernidade superlativa, onde a individualização alcança dimensões tão significativas quanto a vida social. Os não-lugares são espaços preenchidos sobretudo por indivíduos que estão sozinhos. São espaços onde a individualização supermoderna é sentida no seu extremo de solidão e desajuste espacial. São característicos de instalações necessárias à circulação de pessoas e de bens, bem como ao próprio meio de transporte e centros comerciais, que também implicam numa circulação.

Os não-lugares são oposição ao que ele chama de lugares antropológicos, que é por ele definido da seguinte forma:

Reservemos o termo “lugar antropológico” àquela construção concreta e simbólica do espaço que não poderia dar conta, somente por ela, das vicissitudes e contradições da vida social, mas à qual se referem todos aqueles a quem ela designa um lugar, por mais humilde e modesto que seja. É porque toda antropologia é antropologia da antropologia dos outros, além disso, que o lugar, o lugar antropológico, é simultaneamente princípio de sentido para aqueles que o habitam e princípio de inteligibilidade para quem o observa. (AUGÉ, 1994, p. 51)

São três as características que compõem o lugar antropológico: forte ligação entre si e seus ocupantes, fazendo com que estes estabeleçam uma relação identitária com o espaço, ou seja, são identitários; a relação de seus ocupantes com outros ocupantes, ou seja, apresenta um caráter relacional; a relação do ocupante com a história comum, logo, histórica. A falta dessas três características implica no não-lugar.

Entretanto, ele afirma que o lugar e o não-lugar são “polaridades fugidias”, pois o primeiro nunca é completamente apagado, e o segundo não se realizada totalmente (1994). A partir disso, é passível de interpretação que lugares e não lugares podem de certa forma coexistir no mesmo espaço.

Augé também não faz uma clara distinção entre espaço e tempo, abordando ambos conjuntamente. A própria caracterização do espaço social como histórico evidencia a perspectiva que o autor adotou para pensar o conceito de espaço e de tempo. Segundo ele,

pensando na característica histórica de lugar “uma série de rupturas e descontinuidades no espaço é que representa a continuidade do tempo” (1994, p. 58).

Ainda segundo ele, os espaços ocupados pelos viajantes, como aeroportos, rodovias, rodoviárias, são arquétipos de não lugar, pois representam a transitoriedade do transeunte, sem que este estabeleça qualquer relação identitária, relacional ou histórica com eles. As rodovias são, portanto, não-lugares (AUGÉ, 1994).

Opondo-se a esse conceito de não-lugares como sendo desprovidos de significados sociais, falando especificamente de rodovias, Dimitris Dalakoglou e Penny Harvey em *Roads and Anthropology: Ethnographic Perspectives on Space, Time and (Im)Mobility* (2012), afirmam que os não-lugares têm sim significado social, dimensões culturais e relações para revelar.

Segundo eles, a maioria das formações culturais-materiais, quando observadas suficientemente de perto, nos apresentam diferentes e criativas relações para explorar. Utilizando os mesmos exemplos dados por Augé em *Não-Lugares*, eles dizem que shoppings, aeroportos e postos de gasolina de estrada podem ser arquétipos de não-lugares para aquele que está apenas passando, mas são repletos de relações sociais e histórias material, e quando têm a chance, revelam dinâmicas culturais e sociais complexas que merecem atenção.

Tendo como objeto essas relações que se ocultam por trás da construção de rodovias, os autores atentam para um duplo caráter que as estradas apresentam. No artigo supracitado afirmam que “they [roads] could arguably be taken as the paradigmatic material infrastructure of the twenty-first century supporting both the information society [...], and the extractive economies of developing nation on which the production of such goods and labour depends.” (2012, p. 459) Ou seja, assume-se que as estradas desempenham uma função necessária à sociedade da informação do século XXI, bem como no processo de desenvolvimento econômico nacional. Além disso, elas são acompanhadas de uma promessa de conectividade, de integração e modernização. Entretanto, os autores logo apontam o outro lado da moeda:

However, at the same time, it could be argued that never before have so many people felt so deeply the consequences of their exclusion from a condition where mobility is embraced as a correlate of freedom [...]. Within this wider purview, our comparative ethnographies from across the world show how roads can disconnect as effectively as they forge connection. Too often they fail to fulfil their promise, too often they entrench the violent exclusions of established political and material orders. (p. 460)

Assim, as rodovias muitas vezes em vez de promover integração social, causam o efeito contrário e promovem exclusão. Deve-se ter em mente que toda construção de estrada

atende à determinados interesses, geralmente econômicos ou políticos. Portanto, de um ponto a outro numa estrada, há muito que fica de fora ou marginalizado. Há também aquelas cidades que devem seu desenvolvimento sobretudo ao fato de ser cortadas por importantes rodovias, e outras que viram seu declínio após a construção de novas estradas, como já havia frisado Harvey ao descrever a circulação de mercadorias.

Além disso, se faz necessário frisar que a construção de estradas está intrinsecamente ligada à ideia progressista e desenvolvimentista, e se deram num processo de planejamento nacional. Ou seja, é impossível falar de estradas sem pensar na relação que elas estabelecem com a noção de um futuro, e por futuro também lê-se progresso, onde está implícita a concepção do tempo como história.

Peter Merriman (2004) também fez uma interessante crítica à ideia de estradas serem não-lugares, e assim sofrerem com a ausência das três características propostas por Augé. O método de procedimento utilizado por ele foi histórico. Buscou por arquivos sobre uma específica rodovia da Inglaterra, a M1. Assim, ele teve melhor condições de pensar as mudanças causadas pela rodovia, as mudanças sofridas também pela rodovia e diferentes significados e incorporações de tempo e espaço que a M1 ganhou em diferentes épocas e maneiras.

Ele sugere que, primeiramente, as experiências de conduzir um veículo, a prática de dirigir, não deve ser simplificada e negligenciada, e deve ser concebida em sua dimensão histórica e espacial. O automóvel, em cujo nome repousa um significado esquecido - auto adotado aqui no sentido de próprio e móvel no sentido de mobilidade -, dá ao motorista a autonomia de mover-se no espaço-tempo e de conduzir sua própria mobilidade.

Na década de 1960 a M1 simbolizava, como afirmou o velocista Tony Brooks em 1959, a modernidade contemporânea e a velocidade submetendo o interior e a vida pacata do campo a uma existência fortemente associada a um passado em vias superação ou superado, ultrapassado e contrastante com as novas realidades. Também nessa época as áreas de serviço da rodovia cresceram em número e em clientes. Foram “experienced as places of spectacle, dwelling, socialization and excitement by the fashionable youth of Soho, but also families, lorry drivers and famous celebrities” (2004, p. 159).

Nas décadas seguintes além de presenciar cotidianos ordinários de indivíduos e grupos de viajantes, a rodovia também foi palco de diversos eventos espetaculares como um desastre aéreo, espaço de marcha fúnebre (permitido pela polícia) ao público que quis assistir ao funeral da Princesa Daiana, também já serviu de lugar estratégico na greve de 200 mineiros que a bloquearam com 50 veículos. A Owen Willian’s Bridge, uma das pontes que fazem

parte da rodovia, foi sugerida como uma das construções a fazerem parte da política de um programa do English Heritage de proteger edifícios britânicos construídos no pós-guerra (MERRIMAN, 2004).

Assim, a cobertura da mídia bem como a atenção do público voltado para todos esses acontecimentos “have led to the partial assembling and placing of the motorway in spatial formations associated with work, procession, mourning, disaster, protest, heritage and policing” (2004, p. 161). Ou seja, o movimento dos passageiros pela rodovia bem como suas complexas associações com outros espaços desde o período de sua inauguração até o presente, levou a um arranjo de lugar da rodovia de inumeráveis formas.

Tanto Merriman (2004) quanto Dalakoglou e Harvey (2002) assumem que Augé peca ao generalizar os espaços de circulação como ausentes de relações entre indivíduos, históricas e identitárias, e erra ao responsabilizar os locais que chama de não-lugares pelos sentimentos de vazio e solidão, que podem ser sentidos em qualquer outro lugar que seja familiar.

Augé overstates the difference, homogeneity and blakness of these spaces, and he is over reliant on semi-autobiographical ethnographic approach, and a humanistic and static conception of place that overlooks the diverse things and relations weaving together drivers, machines, and the landscapes of the road. (MERRIMAN, 2004)

Portanto, as rodovias na explicação de Augé assumem três distintas características. Elas são espaços onde seus ocupantes não interagem entre si, não possuem vínculos de identidade - portanto são alheios a elas -, e nem têm uma relação histórica com elas, bem como ao ocupá-las sentem solidão, vazio e monotonia, sendo assim não-lugares. Por outro lado, e opondo-se veementemente a essa ideia, elas são repletas de complexidade social, mas especificamente, são o símbolo do progresso e do avanço tecnológico da sociedade e possuem um duplo caráter que a todo o tempo se chocam e reforçam: ao mesmo tempo que promovem conectividade e integração, criam e reforçam exclusões severas, sendo que esse duplo caráter é fruto de decisões políticas e econômicas. E terceiro, também se opondo a ideia de rodovias como não-lugares, as rodovias são espaços que se analisados de forma particular e não genérica, revelarão diversos tipos de relações sócio-materiais, portanto, num estudo etnográfico, não são passíveis de generalização. Assim, a noção de espaço deve ser usada de forma mais aberta, relacional e inclusiva.

Finalmente, se pensadas como espaços repletos de significado social e material, os movimentos de passageiros devem ser concebidos como integrantes da construção e

performance das paisagens e lugares, e não como fluxos através desses espaços. Repousa aqui a adoção de um espaço relacional (HARVEY, 2006) para pensar tal questão.

CAPÍTULO 2 - DESBRAVANDO O UNIVERSO CAMINHONEIRO

2.1 O que já foi escrito sobre caminhoneiros

A maioria dos trabalhos acadêmicos que encontrei com a temática do caminhoneiro são voltados para as áreas da saúde. Os principais assuntos nessa área são: uso de anfetaminas e álcool (LEOPOLDO; LEYTON e OLIVEIRA, 2015), (TAKITANE et al, 2013), (OLIVEIRA et al, 2013), a vulnerabilidade dos caminhoneiros em relação à transmissão de DSTs (MASSON; MONTEIRO, 2010), sendo que um dos trabalhos sobre o tema foi produzido no programa de pós-graduação em Antropologia Social da UFRGS (LEAL, 2008), hipertensão e predisposição ao estresse (CAVAGIONE et al, 2009), dores musculares (LEMONS; MARQUEZE; MORENO, 2014).

Entretanto, encontrei poucos trabalhos sobre o tema escritos a partir de um viés voltado para as ciências humanas, ao menos se comparado ao número de trabalhos na área ou com a temática da saúde. A partir disso, percebe-se que os caminhoneiros são alvo de extensos estudos sobre as possíveis consequências de suas condições de trabalho em sua saúde. Optei por relatar aqui aqueles trabalhos que de alguma forma se relacionam mais com o recorte teórico que dei ao tema.

O historiador Rafael Kapron (2012), em sua tese de mestrado faz uma retomada histórica sobre a profissão do caminhoneiro, adotando o trabalho do motorista como centralidade em sua tese. Existe, segundo ele, um predomínio de caminhoneiros autônomos, mas com o passar das décadas, houve uma diminuição dos mesmos em comparação com o crescimento das empresas.

Isso resulta em imprecisões ao tentar definir o número de caminhões e de motoristas de caminhões no Brasil, influenciando também no caráter informal da profissão e ausência de regulamentações institucionais - lembrando que na época em que a tese foi escrita, entre 2011 e 2012, ainda não estava em vigor a Lei do Descanso, tão pouco a Lei do Caminhoneiro, que serão desenvolvidas ao longo deste capítulo.

Assim, a partir de um viés marxista, Kapron relata que ainda nos anos 2000 há um número maior de caminhoneiros autônomos, mas que a partir da década de 1980 há um crescimento de grandes empresas que atuam no setor. Nas palavras dele, isso poderia ser

entendido como uma concentração do capital na mão dos grandes empresários e proletarização no setor, com o aumento de profissionais assalariados.

Kapron chama a atenção para uma fragmentação no setor, já que existe um grande número tanto de empresas, quanto de profissionais autônomos atuando nessa área. Essa característica resulta numa fragmentação dos interesses entre os trabalhadores da categoria. Ele faz uma importante contribuição sobre isso, inclusive, diferenciando caminhoneiros que possuem pequenas empresas e empregam um ou mais funcionários de outros caminhoneiros autônomos, dizendo que eles já não podem mais ser pensados como uma mesma categoria (KAPRON, 2012).

Ele afirma que o caminhoneiro autônomo ao fixar um contrato com uma determinada empresa para realizar o frete, perde a sua autonomia, já que fica sujeito às exigências da empresa, especialmente no que se refere ao tempo em que a mercadoria tem que ser entregue. Assim, a empresa passa a ser sua empregadora. O caminhão, que antes era um meio de produção, a partir do acordo do contrato, passa a ser um instrumento de trabalho (KAPRON, 2012).

Ele difere também outros dois tipos de caminhoneiros. Em sua tese consta que há uma diferenciação nos termos “motorista de caminhão” e “caminhoneiro”, sendo que o primeiro se refere a motoristas urbanos, e o segundo a motoristas rodoviários. Em relação aos termos para especificar as tipificações dentro da categoria, não existe muita concordância entre os artigos acadêmicos lidos por mim até o momento. Essas diferenciações acabam por definir qualificações que vão se desenvolvendo na profissão (KAPRON, 2012).

Sobre a relação com o tempo, por adotar uma viés marxista, Kapron irá ressaltar o caráter do tempo ocultar-se, de aparecer disfarçado nos preços do frete. Ele também afirma que os motoristas de caminhão fazem parte de uma das categorias que tem a mais extensa jornada de trabalho, tendo assim uma carga horária a cumprir muito maior que em outras profissões.

Outro trabalho extremamente relevante que abordarei aqui é a dissertação da antropóloga Francine Rebelo, em um dos primeiros trabalhos no Brasil sobre motoristas de caminhão, em que o pesquisador viajou de fato, com caminhoneiros. No caso de Rebelo, caminhoneiras, pois sua pesquisa tem um eixo feminista e se propõe uma etnografia de mulheres caminhoneiras no Brasil. Para realizar tal trabalho, ela viajou com 5 caminhoneiras pela região sul do país.

Rebelo tenta compreender quem são as mulheres motoristas de caminhão e como se articulam para viver numa profissão predominantemente ocupada por motoristas homens. A

partir disso, ela diferencia o espaço público do privado, afirmando que tradicionalmente o espaço destinado à mulher é o privado, enquanto que o espaço destinado ao homem é o público (REBELO, 2011).

Segundo ela, ao optar pela profissão de motorista de caminhão e delegar funções domésticas e familiares a outras pessoas, existe uma ruptura com os arranjos familiares tradicionais. Entretanto, Rebelo ressalta que tal ruptura é parcial, pois as caminhoneiras entrevistadas por ela que tinham filhos delegaram a criação dos mesmos a outras mulheres da família, não aos pais. Apesar disso, deve ser enfatizado que essas mulheres explicitam prioridades que vão além da vida pessoal e privada, são prioridades no âmbito profissional e público.

Rebelo (2011) percebeu que as caminhoneiras entendem e assumem a existência de uma natureza feminina caracterizada por uma fragilidade. Entretanto, ao desempenharem funções tradicionalmente masculinas em que o caráter de frágil raramente é apreciado e costuma ser abordado entre os profissionais da categoria de uma forma pejorativa, elas se enxergam como uma exceção à essa “regra”, pois não são mulheres frágeis.

Também está presente em seu trabalho a curiosa constatação de que a profissão de motorista de caminhão é uma espécie de fuga de baixos salários para profissionais pouco qualificados. Esse é o caso da maioria dos caminhoneiros, que comumente possuem apenas o ensino fundamental, e quando muito o médio. Em Rebelo (2011), é comum que mulheres pouco especializadas acabem desempenhando funções de empregadas domésticas ou cuidadoras de crianças - funções que geralmente são remuneradas com um salário mínimo -, enquanto como motoristas de caminhão chegam a receber mensalmente valores entre R\$ 1000 e 3000 reais.

Outro ponto de seu trabalho a ser tocado é que, na opinião da autora, as caminhoneiras utilizam o profissionalismo como uma maneira de resistência e rompimento com modelos tradicionais no âmbito familiar e no senso comum. Existe aquele ditado “mulher no volante, perigo constante”, que explicita a crença comum de que mulheres são más motoristas. Por isso, a todo momento, as caminhoneiras tentam utilizar o artifício do profissionalismo, de dirigir bem, para resistir às imposições sociais (REBELO, 2011).

Em outra pesquisa cujo foco é voltado para a segurança dos motoristas de caminhão, realizada com 513 caminhoneiros espalhados por todas as regiões do país, Resende, Sousa e Cerqueira (2010) constataram que metade desses motoristas se sente inseguro no trabalho que faz. Tal insegurança aumenta conforme a idade dos entrevistados, já que esse número é de 44,9% entre os motoristas mais jovens; 51,7% naqueles entre 40 a 49 anos, e; 77,8% em

motoristas entre 60 e 69 anos. Também puderam conferir que as principais razões de acidentes do trânsito envolvendo caminhoneiros são: inabilidade e imprudência por parte do motorista; excesso de velocidade; desrespeito à sinalização; desconhecimento do tempo e do espaço necessários à frenagem em cada velocidade; alcoolismo e; por fim, estafa ocasional ou patológica.

A pesquisa deles também traz outro interessante dado. De acordo com uma pesquisa realizada pela COPPEAD/UFRJ e pela CNT (2002), os custos dos fretes rodoviários praticados no Brasil estão entre os fretes mais baratos do mundo. Em média, custa US\$ 18,00 a cada mil TKm movimentadas³, enquanto que nos Estados Unidos essa média é de US\$ 56,00.

Em outra pesquisa, com um enfoque psicológico, sobre o que causa admiração e indignação nos motoristas de caminhão, Martins e Dell’Agli (2014) se propuseram a verificar as dimensões psicológicas representadas pelos valores centrais que norteiam as condutas dos caminhoneiros. Os autores obtiveram curiosos e interessantes dados sobre o que causa admiração no motorista em relação a outro caminhoneiro. Além de dirigir bem, saber fazer boas manobras e ações já esperadas relacionadas ao exercício da profissão, disseram que apreciam uma boa aparência física, ou seja, caminhoneiros que ao menos aparentemente tenham um aspecto de serem saudáveis.

Em relação ao que causa indignação nos motoristas, referentes a ações de outros caminhoneiros, a imprudência e o dirigir alcoolizado aparecem nas respostas. Eles também reprovam aqueles que “furam” a fila na hora de descarregar mercadorias, os que convidam os colegas para “fazerem coisas erradas”, e aqueles que colocam em risco a vida de outros motoristas.

Na pesquisa de Martins e Dell’Agli (2014) apareceu um resultado que também ficou muito claro para mim em campo. Quando questionados sobre o que lhes causam indignação no que se refere à empresa para a qual trabalham, deram como resposta a contratação de motoristas ruins ou motoristas inexperientes. Essa reclamação apareceu constantemente também nas minhas entrevistas com motoristas empregados, como será relatado no próximo capítulo.

³ TKm é o termo utilizado na logística para considerar os gastos referentes à movimentação de tonelada por quilômetro. Ele leva em consideração a distância a ser percorrida em quilômetros multiplicada por um valor x de gastos unitários por quilômetro. O valor obtido dessa multiplicação será somado ao montante da equação horas de trabalho x custo fixo por hora. Supondo que o valor resultante dessa soma seja 15 mil reais de gastos com deslocamento e horas de trabalho por mês, e que o total de cargas movimentadas seja de 1.000 toneladas por mês, o valor unitário de cada tonelada será $15.000 \div 1.000 = R\$ 15,00$ por tonelada. Para obter o TKm deve-se dividir esse valor de R\$ 15,00 por tonelada pela distância em quilômetro a ser percorrida.

Optei por expor aqui resultados de quatro trabalhos, e, no último deles, três resultados que considere mais relevantes para minha pesquisa.

2.2 Profissão motorista de caminhão

No Brasil não existe formalmente uma definição oficial sobre a profissão do motorista que faz transporte de cargas. Entretanto, há uma subdivisão entre os motoristas transportadores de cargas que se baseia nos três principais tipos de serviços prestados por eles no país, são elas: motorista de ônibus, onde a carga é humana; motorista urbano, que geralmente são os que circulam nas cidades em caminhões pequenos e fazem fretes de curtas distâncias; e os motoristas rodoviários, que são os popularmente chamados de carreteiros ou caminhoneiros, viajam longas distâncias e dirigem caminhões de variados tamanhos.

Em alguns trabalhos acadêmicos (CHEROBIM, 1984) há uma distinção entre carreteiro e caminhoneiro, onde este seria empregado de forma mais generalizada a englobar motoristas que fazem fretes de curtas e longas distâncias, e aquele se referiria especificamente aos motoristas rodoviários, que viajam longas distâncias. Entretanto, em minhas pesquisas bibliográficas e em meu trabalho de campo não encontrei mais nenhuma outra referência a essa diferenciação, mesmo tendo perguntado sobre ela aos próprios caminhoneiros. Sendo assim, empregarei aqui os dois termos como sinônimos.

Segundo a Confederação Nacional do Transporte - CNT - (2016) cerca de 61,1% do transporte de cargas é realizado através da malha rodoviária, sobretudo por caminhões, enquanto que 20,7% é pelo modal ferroviário, 13,6% aquaviário, 4,2% dutoviário e 0,4% aéreo. Mas apesar da importância da categoria para a economia do país, não há uma organização bem estruturada de trabalhadores caminhoneiros que atue de forma centralizada. Em geral as organizações regionais são mais atuantes que aquelas a nível nacional. Entretanto, sem exceção, não entrevistei um único caminhoneiro associado a algum sindicato ou organização a nível regional ou nacional voltada para a categoria. Alguns inclusive falaram dos sindicatos com um certo desgosto, como será relatado na descrição do trabalho de campo. Pude perceber a partir de algumas conversas que muitos ou não se sentem representados pelo sindicato, ou não têm conhecimento sobre as questões vigentes e discussões do momento.

Uma das questões mais polêmicas entre eles se refere à jornada de trabalho. Mais adiante descreverei as mudanças legislativas referentes à jornada de trabalho na categoria e as

repercussões das mesmas, nas quais o sindicato teve uma importante participação. Por ora, devo destacar aqui os motivos para determinadas mudanças na lei.

O excesso de horas que os carreteiros passam nas estradas, aliado às longas distâncias que muitos se veem obrigados a percorrer são tomados como principais causas de acidentes que envolvem caminhoneiros. Submetidos ao cansaço e conhecendo os riscos de dirigir num estado de exaustão, muitos caminhoneiros fazem uso de substâncias estimulantes como o rebite para se manter acordados.

Segundo dados do Ministério do Trabalho e Previdência Social, MTPS, (2005) a profissão é a que apresenta o maior número de mortes durante o expediente de trabalho no país. Entre 2005 e 2013 foram 2.579 mortes de fretistas (aqueles que fazem o transporte de cargas), sendo que em 2013 o MTPS registrou 30.317 acidentes envolvendo o transporte de cargas por rodovias. O Datatran, entretanto, registrou só no ano de 2004 nas rodovias federais 2.613 mortos em acidente envolvendo caminhões, um número que inclui caminhoneiros e motoristas comuns. Segue a tabela abaixo com as informações mais precisas.

TABELA 1 - Estatísticas de acidentes com veículos tipo caminhão, com ou sem carga – 2004

Número de caminhões envolvidos	Número de acidentes	Número de mortos
1	31.566	2.129
2	7.010	397
3	530	64
4	80	21
5	18	2
6	2	0
7	1	0
TOTAL	39.207	2.613

Fonte: PRF/MJ, Coordenação Geral de Operações, Divisão de Planejamento Operacional, Núcleo de Estatística, Datatran 2004. Elaboração: Projeto IPEA/DENATRAN a partir da transformação dos dados obtidos na fonte.

Ainda segundo dados do Datatran, no ano de 2004 da rodovia BR 101 - a maior em extensão do país- foi palco de 19.996 acidentes, sendo que destes, 6.604 envolviam caminhões - cerca de 33% -. Entretanto, ao considerar os acidentes que levaram a óbito, dos 1.060 que foram mortos, 491 estavam envolvidos num acidente com caminhão, ou seja, 46,3% (!). Tais dados levaram ao congresso a preocupação com a redução dos acidentes em rodovias, e tendo como referência que quase metade dos acidentes com mortes envolviam caminhões, editaram

a Lei do Descanso, e logo em seguida a Lei do Caminhoneiro, que serão exploradas no próximo tópico.

2.3 Lei do Caminhoneiro e conflitos da categoria

Até o ano de 2012 o caminhoneiro empregado era contratado pelas transportadoras como funcionário externo, seguindo o artigo 62, inciso I, da CLT (Consolidação das Leis do Trabalho), que diz o seguinte:

Art. 62. Não são abrangidos pelo regime previsto neste capítulo:

I - os empregados que exercem atividade externa incompatível com a fixação de horário de trabalho, devendo tal condição ser anotada na Carteira de Trabalho e Previdência Social e no registro de empregados;

Isso significa que como funcionário externo, o caminhoneiro não recebia o pagamento de horas extras, nem tinha fixado horário e tempo de descanso. Apenas nos casos em que mediante ação trabalhista, a empresa poderia calcular a quantidade de horas trabalhadas pelo caminhoneiro, essa regra não valia.

A questão da jornada de trabalho e do registro de caminhoneiros como empregados externos não refletia apenas nas horas extras não pagas, mas também influenciava diretamente na saúde dos mesmos e na segurança nas estradas. Muitos sofriam de graves problemas de saúde e passavam por processos depressivos, e não raro, o uso contínuo de estimulantes estava associado a isso. Também havia o número de acidentes na estrada envolvendo caminhões, que preocupava as autoridades. Sendo assim, foi editada a Lei nº 12.619/2012, conhecida como Lei do Descanso.

A Lei do Descanso deu aos caminhoneiros diversos direitos trabalhistas, entre os principais deles estão: a jornada de trabalho sujeita aos limites da Constituição Federal (8 horas diárias e 44 semanais), com possibilidade de prorrogação por até 2 horas extraordinárias; períodos de refeição, repouso, espera e descanso não são considerados como tempo da jornada de trabalho; direito ao pagamento de horas extras; direito ao adicional noturno; intervalo de descanso de 30 minutos a cada 4 horas de direção; intervalo de descanso de, no mínimo, 11 horas, a cada período de 24 horas; descanso semanal de 36 horas por semana quando do retorno à base para viagens com duração superior a uma semana.

Muitos caminhoneiros não ficaram satisfeitos com algumas implicações de tais leis, mesmo que elas tivessem a função de proteger a categoria. Isso acontece porque o caminhoneiro que viaja longas distâncias ganha por comissão. Geralmente recebem o piso salarial, mais a comissão que ganham ao entregar uma mercadoria antes do tempo esperado, por exemplo. Entretanto, a lei do descanso afeta muito mais os caminhoneiros autônomos que os empregados, especialmente porque autônomo não recebe o piso. Então, algumas vezes essas comissões significam de mil a 2 mil reais no fim do mês.

Segundo o RNTRC - Registro Nacional de Transporte Rodoviário de Cargas - em junho de 2016 haviam 155.052 empresas transportadoras registradas, enquanto que o registro de caminhoneiros autônomos contabilizava 661.332 transportadores. Ou seja, quando a categoria se mobiliza a nível nacional, realmente consegue bloquear diversos fluxos que dependem do modal rodoviário para estar em movimento.

Insatisfeitos com os desdobramentos das novas leis, os caminhoneiros sindicalistas participaram das “greves dos caminhoneiros” nos anos de 2012 e 2015, que receberam bastante visibilidade na mídia, não só pelo bloqueio no trânsito e filas quilométricas nas estradas, mas pelo fato do indivíduo comum ir ao supermercado e perceber que algumas mercadorias não estavam lá. O caminhoneiro passou a ser lembrado, então, a partir da falta de mercadorias.

No desenrolar dessas greves contínuas, o sindicato acordou com o governo uma segunda mudança na legislação, oficializando assim a Lei nº 13.103/2015, popularmente chamada de Lei do Caminhoneiro. As principais mudanças foram: a obrigatoriedade de controle de jornada a partir de anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou sistema e meios eletrônicos instalados nos veículos; levar em consideração o tempo gasto com espera e fiscalização da mercadoria transportada; garantia de salário básico independentemente dos períodos gastos em espera; consideração como período de intervalo ou repouso durante a espera caso haja instalações adequadas; alteração do intervalo de repouso semanal de 36 horas após viagens de duração superior a 7 dias, para repouso de 24 horas; proibição de condução ininterrupta por mais de 5 horas e meia; intervalo de 30 minutos a cada 6 horas de condução.

Infelizmente não encontrei dados estatísticos sobre acidentes envolvendo caminhões nas rodovias a partir do ano de 2012, quando foi implantada a primeira alteração na lei. De fato, não dá para constatar ainda se houve a redução desejada pelo governo no índice de acidentes. Mas sabe-se que depois da reformulação da Lei do Descanso para a Lei do Caminhoneiro, as greves não cessaram. Em 2015 a lei já não era mais a pauta, mas ainda

assim estava profundamente relacionada a ela. Os caminhoneiros exigem do governo a imposição de uma tabela de preço mínimo de frete.

Segundo a Folha de São Paulo, o governo não cede a esse pedido pois a imposição de uma tabela seria inconstitucional, e iria na contramão da livre concorrência do mercado. Entretanto, nas negociações com os líderes do movimento, foi proposto e implantado pelo governo a tabela referencial. Como o próprio nome diz, a tabela seria apenas uma referência - uma sugestão - do preço do frete para as empresas que desejam contratar o serviço. Sendo assim, a questão central dos caminhoneiros na greve de 2015 se baseava no fato de que quem dá o preço do serviço deles é o contratante, e não o contratado, aquele que está prestando o serviço.

2.4 O projeto familiar

Durante as entrevistas que realizei com caminhoneiros, percebi que muitos eram na família ou a segunda geração na profissão - sendo assim filhos de caminhoneiros-, ou a primeira, e um de seus filhos, ou as vezes todos eles, a segunda geração. Também é digno de nota que, em alguns casos, nas situações urbanas a inicialização na profissão se deu a partir da própria empresa em que o indivíduo trabalhava, mas como operador de máquinas. Por causa do conhecimento adquirido com maquinários de grande porte, a empresa convida o funcionário a iniciar a profissão de motorista de caminhão.

Nas situações de campo, no espaço rural, onde também existem caminhoneiros atuantes, ouvi relatos da inicialização se dar através da fazenda para qual trabalha o agricultor, e a função de dirigir o caminhão geralmente se direciona para aqueles que trabalham com tratores. A situação rural, entretanto, não aparece no meu trabalho de campo. Meu conhecimento sobre o assunto se deve a uma vivência pessoal, pois tenho familiares que são ou já foram motoristas rodoviários (caminhoneiros), caminhoneiros de cana-de-açúcar (trabalho que permite ao caminhoneiro retornar à casa todos os dias), e lavradores.

Para pensar a trajetória dos caminhoneiros utilizarei o conceito de *projeto*, extremamente difundido e trabalhado por Gilberto Velho. Ele adota tal conceito entendendo-o como uma conduta estruturada para atingir determinados fins (VELHO, 2003). O projeto ao qual me referirei aqui em relação aos motoristas será mais específico ao campo profissional, mas isso não exclui, como ficará claro ao longo do trabalho, o envolvimento de outros campos, como fantasia e estilo de vida.

Ao conceber o indivíduo a partir de uma linha psicologizante, Velho utilizada determinado termo - indivíduo - para se referir a uma certa autonomia - mesmo que dentro de seus limites - do homem/mulher que vive numa sociedade moderna que atinge elevado grau de individuação. O indivíduo não só tem suas particularidades e diferenciações em relação a outros indivíduos, como também é sujeito. É um indivíduo-sujeito, que guia mais ou menos sua própria vida, dentro de um campo de possibilidades que a ele foi dado (VELHO, 1999; 2003).

Velho afirma que “reconhece-se não existir um projeto individual ‘puro’, sem referência ao outro ou ao social. Os projetos são elaborados e construídos em função de experiências socioculturais, de um código, de vivências e interações interpretadas.” (VELHO, 1999). Então, os projetos dos indivíduos não escapam das relações que vivem os sujeitos, nem das suas experiências pessoais, sendo assim um amálgama de influências sociais e culturais e percepções e pensamentos subjetivos e pessoais.

Assim, a identidade profissional do indivíduo forma-se à medida que ele desenvolve uma percepção dos papéis profissionais com os quais tem contato ao longo da sua vida. Nesse caso, a família tem um peso enorme, pois geralmente é a primeira referência do indivíduo. Não é de se estranhar, portanto, que às vezes filhos sigam as profissões dos pais, ou profissões parecidas.

Em outro trabalho (ALMEIDA; MAGALHÃES; CARNEIRO, 2014) é descrita uma pesquisa com 15 pessoas de diferentes profissões e famílias, onde as gerações mais novas seguiam a mesma profissão das gerações mais velhas. As pesquisadoras constataram que a transmissão geracional da profissão é um fenômeno encarado com certa naturalidade pelas 2ª e/ou 3ª gerações. Em campo percebi algo similar, mas que ainda salva certas diferenças. Os filhos de caminhoneiros que entrevistei em sua maioria são profissionais autônomos ou que possuem uma empresa familiar, e assim, o ofício de dirigir caminhão está diretamente relacionado com um legado familiar, pois são os negócios da família.

Entretanto, existem também aqueles que são empregados por alguma empresa e que têm filhos também caminhoneiros. Manuel, um dos caminhoneiros não-autônomos entrevistados, tem três filhos. Os três trabalham como caminhoneiros, assim como ele, e por sinal, na mesma empresa que o pai. Nesse caso existe mais uma lealdade ao familiar de seguir a profissão com a qual teve contato por boa parte da sua existência, que o fato de seguir e manter um legado familiar. Ser caminhoneiro, assim, é algo que “faz sentido”, como afirma Gilberto Velho. O projeto “ [...] em alguma medida, tem de ‘fazer sentido’, num processo de interação com os contemporâneos, mesmo que seja rejeitado” (1999, p. 27).

Curiosamente, todos os artigos e livros que li sobre transmissão geracional de profissão ou profissão familiar (VELHO, 1999; 2003); (ALMEIDA; MAGALHÃES, 2011); (ALMEIDA; MAGALHÃES; CARNEIRO, 2014); (DELUCA; OLIVEIRA; CHIESA, 2014), descrevem as primeiras gerações depositando nos filhos a expectativa de ascensão social e econômica, traçando assim um projeto familiar para eles. Há aí, em muitos casos, um desencontro entre o projeto familiar e o projeto individual, quando algum comportamento ou escolha do filho não corresponde às expectativas dos pais. Também existe em Velho (2003) a preocupação dos pais de classe média alta, habitantes da zona sul do Rio de Janeiro, que os filhos não mantenham a condição privilegiada da família.

Em ambos os casos a escolha da profissão e as condutas que levam o sujeito a tal profissão (o projeto), corresponde a uma elevação social ou o mantimento de uma posição social já elevada. Algumas vezes, inclusive, os filhos descendem de uma longa linhagem de profissionais que contribuíram para o fortalecimento do nome da família na área de atuação, como médicos, dentistas, músicos, artistas, etc., sendo que são todas bem sucedidas, que trazem algum reconhecimento e conforto financeiro. A profissão escolhida pelos filhos é determinante do sucesso dos mesmos, e logo, de suas respectivas famílias, mas em alguns casos os filhos fracassam. Ou seja, a família ou almeja alcançar um determinado patamar social, ou, já tendo alcançado esse patamar, quer mantê-lo.

Porém, na minha pesquisa de campo entrevistei dois caminhoneiros, um autônomo e um empregado que não desejam que os filhos sigam a mesma profissão. Um deles é José, pai da caminhoneira Eunice, e o outro é Cristiano, que me afirmou querer que o filho estude e vá para a universidade. A profissão do caminhoneiro mesmo representando o sucesso econômico para as baixas classes sociais, ainda não é aquela que muitos caminhoneiros queiram manter como tradição familiar, desejando que os filhos pratiquem outros ofícios. Essas profissões em que os filhos optam por seguir uma tradição familiar, mesmo não sendo o desejo dos pais, também precisam de atenção dos pesquisadores.

A partir dos caminhoneiros, percebi uma mudança geracional na forma de encarar a profissão. Almeida, Magalhães e Carneiro (2014) também perceberam algo diferente. Segundo elas, as gerações mais novas que seguem as mesmas profissões dos pais e avós, buscam através de uma diferenciação construir sua própria identidade dentro do âmbito profissional e pessoal. Assim, buscam desempenhar suas profissões do “seu próprio jeito”, introduzindo mudanças e renovações e buscando trazer novidades, ou adotar uma outra postura, uma que difere da dos pais, mas dentro da própria profissão. Tudo isso por estarem em busca de construção de suas próprias identidades.

Entre os caminhoneiros notei que as gerações mais antigas encaram a profissão de uma forma que atribui a ela um caráter sólido, engessado e que permite poucas possibilidades. Nas gerações mais novas, a profissão de motorista rodoviário é entendida como uma forma de aliar viagens exploratórias de diversos sítios do país, a um trabalho remunerado que pague a própria viagem. Enquanto nas gerações mais velhas é uma forma de prover a família e garantir uma parte do sustento da mesma, nas gerações mais novas é algo que possibilita um estilo de vida desejado, caracterizado pela mobilidade e sensação de ter o mundo embaixo das rodas de um caminhão.

Em uma reportagem na Gazeta do Povo (2015), a jornalista Carolina Pompeo relata a história de um casal formado por um cientista político e uma antropóloga que optou por viver a vida de motoristas de caminhão. A reportagem foi publicada na própria página pessoal do casal, onde narram suas experiências nas estradas. Há um forte apelo ao ideal de mobilidade, de ser parte de um fluxo, como no seguinte trecho retirado da reportagem:

“E antes que qualquer um parabeneze o casal pela aventura, os dois reforçam que a escolha, embora pouco óbvia, foi fundamentada em razões práticas – o gosto pela estrada e a possibilidade de subsistência fazendo dela, ofício. Para os dois, a vida de caminhoneiro é a única a proporcionar o que o casal anseia: viajar por todo o Brasil, conhecer cantos, pessoas e gastronomias que, de outra forma, dificilmente conheceriam, e ganhar o suficiente para pagar as contas no fim do mês. O desejo de viver em movimento é tamanho que o lema da dupla é: ‘Estrada vamos, estrada somos’.” (POMPEO, Carolina. *Casal larga tudo para viver na boleia de um caminhão* de Gazeta do Povo, 24-10-2015)

A antropóloga em questão é filha e neta de caminhoneiros (POMPEO, 2015), ou seja, é a terceira geração. Além de ter esse histórico familiar que é um motivador e facilitador, ela também utiliza a experiência nas estradas como uma forma de pesquisa científica. A vontade de dirigir um caminhão surgiu quando, a partir de uma experiência de campo para o Trabalho de Conclusão de Curso da graduação, percorreu milhares de quilômetros no banco de carona de caminhões dirigidos por mulheres (REBELO, 2011). Assim, apesar de compartilhar uma mesma profissão com outros familiares, a antropóloga-caminhoneira a utiliza com propósitos um pouco diferentes daqueles das gerações passadas.

Existe entre alguns jovens caminhoneiros o ideal de seguir um estilo de vida maleável, que permita ao profissional aliar trabalho ao lazer numa mesma viagem. Em minhas pesquisas pela internet me deparei com incontáveis grupos de amigos, casais e até pessoas sozinhas que, buscando o sonho da máxima da juventude contemporânea “viaje e desbrave o mundo”, fazem trabalhos de fretes pelo país afora, sem ter residência fixa. Tais trabalhos têm característica informal, sendo “bicos”, quando o propósito real é viajar e obter recursos

financeiros para continuar viajando. Muitas vezes os veículos utilizados para transportar mercadorias não chegam a ser caminhões, mas vans e ônibus reformados. Assim, esses jovens criam fantasias sobre fazer frete e viajar e, por conseguinte, maneiras de satisfazer tais fantasias. Tudo isso tendo como pano de fundo o desejo de um determinado estilo de vida.

Além disso, também percebi dois momentos distintos da profissão: o início e o agora. Alguns motoristas urbanos (dois entrevistados na faixa de 30 a 40 anos de idade) começaram a dirigir caminhão como motoristas rodoviários, ou seja, fazendo longas viagens. Relataram-me que escolheram dirigir porque estavam em busca de aventuras e se sentiram desafiados a buscá-las numa profissão que exigisse passar longos períodos longe de casa, ao mesmo tempo que, os proporcionaria determinado dinamismo.

Porém, depois de poucos anos nesse trabalho, optaram por buscar empregos em empresas que os permitissem fazer curtas viagens, regressando à casa todos os dias. Tal mudança se deu ao fato de já não estarem satisfeitos com o ritmo que a vida de caminhoneiro acabou tomando. Somando-se a isso o estresse de constantes assaltos, a corrupção da polícia, a saudade da família, o sentimento de solidão e os problemas de saúde comuns na categoria. Esse assunto, entretanto, será melhor desenvolvido no cap. IV desse trabalho, onde descreverei a relação do motorista com o tempo.

2.5 Hierarquias, comunicação codificada, corrupção e saúde: aspectos envolvidos na profissão

Cherobim (1984) descreve uma hierarquia entre aqueles motoristas mais experientes e os recém iniciados na profissão. Segundo ele, essa hierarquia não é explícita, e ela aparece através de um respeito e admiração que motoristas que dirigem há um curto ou médio período de tempo, entre alguns meses e 5 anos, sentem em relação aos motoristas que possuem 20 anos de estrada.

Durante minha pesquisa, não pude constatar se de fato existe tal hierarquia, pois a partir das falas dos caminhoneiros, não obtive nenhuma indicação ou dica de que inconscientemente se estruturam hierarquicamente em relação ao tempo de profissão. O que pude notar, contudo, foi de fato um sentimento de respeito por parte dos motoristas urbanos empregados por empresas, em relação ao trabalho dos motoristas rodoviários, mas esse respeito não necessariamente consistia em hierarquia. Inclusive, esse era um respeito sentido à distância, pois muitos demonstraram um certo sentimento de pena em relação aos colegas de

profissão que passam meses fora de casa, ao mesmo tempo que uma reprovação do estilo de vida dos mesmos, especialmente no que se refere ao uso de substâncias ilícitas.

A hierarquia que pude perceber se relacionava a outra questão. Não era sobre tempo de experiência na profissão, e sim sobre ser autônomo e dono do próprio negócio, ou, por outro lado, ser um funcionário empregado por alguma empresa. A hierarquia aqui consiste numa ascensão social e profissional, já que a partir da economia monetária fruto de alguns anos trabalhando em empresas e do empréstimo e financiamento do governo para a compra de caminhão, alguns funcionários conseguiam de fato realizar o sonho de ter o seu próprio caminhão.

Isso não é regra para todos os motoristas, já que aqueles que entrevistei no centro de distribuição do supermercado não tinham vontade alguma de deixar seus trabalhos assalariados e o conforto de voltar todo dia para a casa, em troca de possuir seu próprio caminhão e viver nas incertezas e dependência de comissões para melhorar o orçamento no final do mês. Por outro lado, o caminhoneiro bem sucedido é aquele que abre sua própria empresa e pode escolher quais trabalhos quer “pegar”, podendo assim trabalhar apenas com fretes de curtas distâncias, e deixar o trabalho de longos períodos nas estradas para seus funcionários.

Outro ponto a ser tocado sobre essa profissão é a constante reclamação - presente em quase todas as entrevistas -, da corrupção da polícia rodoviária. Todos os caminhoneiros entrevistados que já fizeram fretes longos e tiveram que passar pelo crivo da Polícia Federal Rodoviária disseram já ter sido vítimas de ações corruptas dos policiais, tais como extorsão de dinheiro. O que chama a atenção para esse fato é a frequência com que costumam ser extorquidos.

Entretanto, o caráter da extorsão não se resume ao policial corrupto cobrar uma taxa obrigatória e, que oficialmente, não existe dos caminhoneiros. Os motoristas, em geral, aceitam a extorsão e preferem ser extorquidos a ter que arcarem com as multas e os eventuais prejuízos que podem ser causados pelos policiais, justamente pelo não pagamento dessa taxa. A taxa é, então, quase um acordo entre motorista e policial, para que o motorista não sofra penalizações mais sérias. Segundo me disseram nas entrevistas, os policiais procuram todo tipo de defeito, de coisas fora do lugar nos caminhões, ameaçando assim a dar a eles uma multa pelo problema encontrado. E quando não encontram um problema, criam-no, ainda segundo os entrevistados.

Quando perguntei a Renato, que é um dos caminhoneiros autônomos e microempresário, do porquê de não denunciar tais atos da polícia, ele me disse com toda a

simplicidade e naturalidade do mundo que não arriscaria denunciar alguém que tem o poder de a qualquer momento dar cabo da vida dele e de sua família. E o amedronta mais ainda o pensamento de que, caso algum crime do tipo aconteça, os criminosos tenham todo o aparato e recursos para sair ilesos da situação, sem grande problemas na justiça.

É comum entre caminhoneiros a comunicação via rádio, que chamam de PX. É pelo PX que muitas vezes avisam sobre a polícia, conversam para afastar a solidão ou espantar o sono e o tédio, avisam sobre eventuais perigos nas rodovias, etc. A comunicação no PX, entretanto, não se dá da forma que daria numa reunião informal no restaurante do posto de gasolina. A comunicação se dá através de códigos. A frequência do rádio permite com que ouçam a polícia, e logo, também permite que a polícia os escute, assim como qualquer pessoa que tenha acesso a algum aparelho que capte a frequência do PX, por isso a necessidade de codificação para algumas palavras e situações. Normalmente, uma pessoa de fora que não tenha experiência nas estradas, teria bastante dificuldade de entender uma conversa entre dois caminhoneiros pelo PX.

Outra característica sobre a profissão do caminhoneiro que chama a atenção de qualquer pesquisador, seja por causa das mídias, dos trabalhos acadêmicos, do senso comum ou da experiência de campo a partir das entrevistas, é a condição ruim de saúde dos motoristas. Masson e Monteiro (2010) chamam a atenção para os diversos problemas de saúde que fazem parte do cotidiano dos caminhoneiros, priorizando a atenção às doenças sexualmente transmissíveis.

Relatam problemas com sobrepeso, em decorrência da falta de atividade física e péssima alimentação nas estradas, que em geral, é a base de frituras e gorduras (MASSON; MONTEIRO, 2010). Curiosamente, o primeiro caminhoneiro que entrevistei, o José, é vegetariano e cozinha sua própria comida nos períodos fora de casa, mas é um caso particular que se afasta da realidade da maioria dos motoristas, de acordo com o próprio José.

Problemas pouco explorados nos trabalhos acadêmicos e que têm pouca visibilidade na mídia, mas que me foram relatados por José e que aparecem também no artigo de Masson e Monteiro são de ordem psicológica, que passam a ser somatizados. Em razão dos longos períodos de solidão nas estradas, das frustrações de não corresponder às expectativas da família, do estresse de ter que entregar a mercadoria a tempo, dos imprevistos de problemas na estrada ou mecânicos no caminhão, dos imprevistos relacionados a situações climáticas e uma variedade de outras adversidades que podem acontecer, os caminhoneiros estão propensos a sofrer profundos distúrbios de ordem psicológica. Problemas não psicológicos, mas também relacionados ao psicológico, como gastrite, costumam ser comuns também.

Diversos desses problemas incentivam hábitos que a longo prazo também prejudicam a saúde do caminhoneiro, como o uso abusivo de álcool e cigarros. Além disso, não raro, caminhoneiros fazem uso de outras substâncias que causam problemas circulatórios e aumentam a pressão, como anfetaminas. O uso dessas substâncias está relacionado à pressão de entregar determinada mercadoria num período de tempo escasso. Assim, o rebite - o nome popularmente dado a um tipo de anfetamina - é uma saída encontrada para aqueles que precisam fazer vigília e passar a noite dirigindo, sem pausa para dormir. De tal forma, o rebite seria uma forma de evitar acidentes decorrentes do cansaço ao volante (MASSON; MONTEIRO, 2010).

O uso abusivo e contínuo de anfetaminas e cafeínas ao longo do tempo provocam déficit no sono, causando problemas como insônia, por exemplo. Além disso, também é relatado por Masson e Monteiro (2010) que taquicardia, anorexia, tremores, sudorese, nervosismo e alucinações não são incomuns entre pessoas que fazem uso contínuo dessas substâncias.

Também existem os problemas relacionados à postura corporal e posições que são obrigados a manter por horas devido ao espaço do caminhão ou à própria natureza do trabalho, como passar horas sentados. José relatou que não raro sofrem problemas de hemorroidas e dores nas costas, mas outros tipos de dores e menos frequentes também fazem parte da vida deles, como torcicolos por dormir de mal jeito, dores musculares, e dores referentes à circulação sanguínea pelos membros das extremidades, como pés e mãos.

Entretanto, o problema de saúde dos caminhoneiros que mais aparecem nos artigos acadêmicos sobre a categoria referem-se à DSTs. Segundo Masson e Monteiro em *Estilo de vida, aspectos de saúde e trabalho de motoristas de caminhão*, pelo fato de terem frequentes relações sexuais ocasionais e com profissionais do sexo, caminhoneiros ficam mais sujeitos à contrair. No mesmo artigo ainda aparece o relato de que nos próprios postos de gasolina há mulheres prostitutas que esperam caminhoneiros para consumir o programa sexual.

Isso também foi relatado a mim por Eunice, a única mulher caminhoneira com a qual tive um contato mais duradouro. Quando eu disse a ela que tentei realizar entrevistas em um posto de gasolina e sofri assédio de todos os tipos, ela me explicou que é muito comum que as mulheres que ficam em postos de gasolina à espera de caminhoneiros sejam profissionais do sexo.

O aspecto sexual é tão presente no cotidiano dos motoristas que, em uma entrevista, quando perguntei a um caminhoneiro se ele já havia conhecido alguma mulher na mesma profissão, ele foi taxativo ao afirmar que “não faço esse tipo de coisa, sou um homem

casado”. Mas o que eu estava realmente perguntando era se ele já havia conhecido alguma mulher caminhoneira. Em todo caso, a segunda resposta também foi negativa.

Penso que essas características sejam algumas considerações que precisam ser tomadas ao pesquisar o universo dos motoristas de caminhão. A partir delas é possível explorar uma gama gigantesca de assuntos a serem pesquisados e estudados a fundo. Em um único trabalho é impossível abordá-las todas em suas complexidades, mas é seguro que merecem atenção dos pesquisadores sociais brasileiros.

CAPÍTULO 3 - METODOLOGIA E DESCRIÇÃO DO CAMPO

Nesse capítulo explico de que forma cheguei à temática do caminhoneiro, quais foram minhas motivações e desilusões. Também justifico algumas escolhas, especialmente a mudança que optei fazer na minha metodologia de trabalho. No segundo tópico desse capítulo faço uma descrição da experiência que tive em campo, para que, finalmente, no capítulo final eu possa pensar tais experiências de acordo com o recorte teórico que dei ao tema: uma etnografia de motoristas de caminhão que visa destacar de que forma são significadas suas relações com o espaço e o tempo.

3.1 Buscando o campo

A partir de experiências prévias que tive em viagens, quando comecei a pensar em um tema para o meu TCC, logo pensei nos caminhoneiros. Foi o primeiro assunto que surgiu, e por causa de muita persistência, consegui mantê-lo e trabalhar com as adversidades relacionadas. Como já havia pego carona em estradas com motoristas de caminhão, estando sozinha e em um lugar onde não falava ou entendia bem o idioma⁴, acreditei que pegar caronas com caminhoneiros no Brasil para fazer um trabalho etnográfico seria uma tarefa sem muitas complicações.

Entretanto, a primeira dificuldade que logo senti foi relacionada ao lugar. As estradas que eu havia frequentado anteriormente em outros países⁵, pegando carona eram localizadas em lugares que de uma forma ou de outra me transmitiam segurança. Essa sensação de segurança não era apenas uma intuição minha: baseava-se também nas conversas que tive com outras mulheres caroneiras, em aspectos relacionados à cultura do país e no próprio senso comum, que frisava um perigo geralmente reduzido para mulheres em países nórdicos. Tudo isso tinha um enorme peso na forma como eu me sentia em relação ao lugar.

No Brasil, contudo, a experiência foi bem diferente. Em primeiro lugar, antes de se quer pensar em viajar com caminhoneiros pegando carona, tive problemas com a carona em

⁴ Me refiro aqui a uma viagem realizada em julho de 2014 do extremo sul da Irlanda até a costa oeste do país, áreas onde ainda há o predomínio da língua gaélica irlandesa, mas o inglês também é falado. Tive a oportunidade de pegar carona em um caminhão.

⁵ Irlanda em 2014 e Chile em 2015, por mais que no Chile não tenha pego carona em caminhão.

si, com qualquer pessoa. A lógica de caronas na ilha de Santa Catarina - Florianópolis -, funciona de uma forma muito diversa da lógica de pegar caronas em grandes e movimentadas rodovias. Na ilha é comum a prática da carona, sobretudo nos bairros localizados geograficamente na zona sul da cidade. As caronas geralmente são mais frequentes naquelas rotas que apresentam poucos horários de ônibus, e acabaram se fixando como prática comum entre os moradores dos bairros. Entretanto, nas rodovias fora da cidade de Florianópolis, que cortam grandes trechos geográficos e que são extremamente movimentadas poucas relações “de bairro” existem entre aqueles que pedem e aqueles que dão carona. Tendo consciência disso, busquei pedir carona acompanhada de um amigo, e durante essa experiência percebi a grande diferença dos cuidados e preocupações com próprio corpo entre eu e o meu parceiro.

Tive bastante medo de ficar em postos de gasolina, às vezes por horas, para pegar carona com alguém, especialmente porque sempre sentia que as pessoas ali me olhavam de uma forma diferente. Meus temores se direcionavam para minha própria falta de segurança, e por me colocar em risco de sofrer agressões físicas e morais que poderiam acontecer durante o processo de pedir ou de pegar carona. Não posso negar aqui que o que mais me preocupava era o risco de potenciais estupros. Meu companheiro, entretanto, não tinha tais preocupações, e inclusive, não entendia porque eu tinha as minhas, me dizendo que eu era extremamente preocupada e precisava “deixar as coisas fluírem”, no sentido de que meus medos e inseguranças estava atrapalhando o fluxo da nossa viagem. Senti uma grande onda de indignação passar por mim nesse momento, pois ele se recusava a enxergar que eu estava me arriscando muito mais que ele, e até para fazer uma pesquisa como essa para a universidade, eu só conseguia me sentir mais segura se alguém estivesse ali comigo.

Passada essa primeira experiência com postos de gasolina, rodovias e caronas em território nacional, comecei a me mobilizar para encontrar uma forma segura de pegar carona com caminhoneiros. Busquei por contatos com pessoas conhecidas, não obtendo resultado. Conheci então o trabalho de Francine Rebelo (2011), que tendo viajado com motoristas de caminhão, realizou um trabalho num modelo parecido com o que eu tinha em mente, mas com um eixo diferente.

Rebelo (2011) viajou mais de 4.400 Km em caminhões dirigidos por mulheres. Minha primeira curiosidade foi saber como ela fez para chegar nessas mulheres. A partir do relato de que as havia contatado primeiramente online, pela rede social Orkut, pensei que seria interessante fazer o mesmo. Como o Orkut é obsoleto em todo o Brasil, busquei por grupos de caminhoneiros em outra rede social, o Facebook.

A partir da criação de um perfil no Facebook, o usuário tem acesso a diversos grupos que seus administradores deixam visíveis. Em alguns desses grupos, é preciso pedir solicitação de acesso, em outros o acesso é liberado. Assim, fui procurando por grupos de caminhoneiros e pedindo liberação de acesso. À medida que os administradores me liberavam, eu escrevia uma mensagem no mural do grupo explicando rapidamente meu trabalho e perguntando por motoristas que atuassem na região sul.

Minhas postagens receberam diversas “curtidas”, mas poucas pessoas entraram em contato comigo. Curiosamente, todas que me retornaram eram mulheres caminhoneiras. Algumas me adicionavam como amiga, mas nunca responderam minhas mensagens, enquanto outras trabalhavam com seus maridos no caminhão, e sendo assim, não acreditavam que seria uma boa ideia uma terceira pessoa no convívio deles. Apenas uma dessas mulheres que entraram em contato comigo se disponibilizou a conversar e me deixar viajar com ela. Mas depois das duas primeiras conversas, ela foi aos poucos deixando de responder minhas mensagens, até me dizer que no momento não estava mais fazendo frete na região sul em decorrência de uma mudança na empresa para a qual trabalhava. Pude perceber, entretanto, uma grande desconfiança delas em relação a mim, especialmente no que se refere a segurança. Algumas dessas mulheres faziam perguntas para checar minha real identidade, meu perfil e até cheguei a fazer uma chamada de vídeo à pedido de uma delas. Eu também tinha tais desconfianças, mas não imaginava que poderiam ser de ambos os lados. Creio que tal desconfiança, tanto minha quanto delas e deles, dificultou o contato com motoristas.

Assim me vi com um grande problema e uma necessidade de mudança de estratégia. Por não ter obtido muito resultado, abandonei a tentativa de contatá-los online (tanto caminhoneiras quanto caminhoneiros), e optei por ir aos espaços que comumente ocupam. Eu ainda tinha a ideia de que, a partir de visitas recorrentes a um determinado local, poderia estabelecer laços com motoristas de caminhão que circulam por aquele espaço com frequência, e então, perguntar da possibilidade de viajar com eles. Entretanto, não consegui realizar o meu trabalho da forma como eu queria ou havia planejado. Uma diferença gritante se deu entre a primeira vez que ocupei postos de gasolina para pegar carona, e a segunda, para conversar com caminhoneiros. Não é digno de espanto que essa diferença consiste no fato de que na primeira vez eu estava acompanhada por um homem, e na segunda, estava sozinha.

A primeira ida à campo para entrevistar caminhoneiros foi em um posto de gasolina no continente, mas talvez não tenha sido uma boa escolha. No posto não paravam muitos caminhoneiros, e numa etapa mais adiantada da minha pesquisa, descobri que aquele posto não fazia parte das paradas convencionais para esses motoristas.

Contudo, creio que seja importante descrever aqui a experiência que tive lá, pois por alguns meses essa experiência me deixou completamente desmotivada de continuar seguindo meu trabalho. Não consegui entrevistar nenhum caminhoneiro, mas confesso que, por outro lado, não foi possível passar muito tempo no posto. Fui extremamente hostilizada pelos frentistas - funcionários que trabalham em postos de gasolina-. Quando cheguei, sozinha e com uma mochila nas costas, logo começaram os assédios e as investidas. Quando perceberam que eu estava lá realizando uma pesquisa, os assédios cederam e deram lugar à piadas sexistas e escárnio. Eu logo abandonei o campo e voltei para casa, com a certeza de que nunca mais voltaria a um posto de gasolina para fazer pesquisa.

Portanto, àquela época eu havia tomado a difícil decisão de não mais viajar com os motoristas, ao menos para esse trabalho, até que eu me sinta confiante e segura. Entretanto, a forma como conduzi minha pesquisa é um incentivo para mim mesma de continuar pesquisando junto à motoristas e outros profissionais cuja profissão, necessariamente, os envolva em contínuos fluxos e deslocamentos. Sendo assim, não abandono a ideia de, em um próximo trabalho, realizar uma etnografia convivendo com caminhoneiros dentro dos caminhões, enquanto trabalham e dirigem longas distâncias nas rodovias.

Mas de qualquer forma, essa experiência me deu ferramentas para refletir sobre a questão dos espaços e de como eles se destinam, muitas vezes, a determinados grupos de pessoas, mas se fecham para outros. Eu logo vi que ali não existia espaço para uma pesquisadora das ciências sociais. Eu poderia, através de uma insistência e teimosia contínuas, abrir brechas para a criação de um pequeno espaço para mim, mas àquela altura me sentia tão desmotivada que abandonei tal ideia.

Algum tempo depois, pouco menos de dois meses, numa situação quase rotineira de frequentar um espaço que geralmente costumo visitar uma vez na semana, onde realmente sinto que é destinado a mim, e por isso, existe uma relação de familiaridade, conheci uma mulher caminhoneira. A apresentação se deu através de um amigo, que a partir de uma conversa enquanto dançava com tal mulher, descobriu que era caminhoneira, e logo a levou para conversar comigo.

O lugar onde nos conhecemos no período da noite é uma casa de dança, e durante o dia é um restaurante. Tem fama entre os universitários por ser um espaço frequentado por pessoas bem simples, classe média baixa, sem formação acadêmica, apesar da proximidade com a UFSC. Toda quinta-feira recebe uma banda de forró que se apresenta lá, sendo que a banda é sempre a mesma, contribuindo mais ainda com a familiaridade do ambiente e a repetição de rostos conhecidos todas as quintas-feiras. Quase que para fazer jus à fama,

muitas pessoas tiram o sapato e dançam descalças, situação que me fez lembrar o relato de Rebelo (2011) sobre uma parada que fez na estrada para ir a um bailão com a caminhoneira. Outros caminhoneiros que entrevistei futuramente também ouviam parecidos estilos musicais, estilos que transitam entre forró e sertanejo e são dançados a dois. Assim, a paixão pelo forró me possibilitou de, ao acaso, conhecer a primeira caminhoneira da minha pesquisa, que também foi uma ponte para outro motorista.

Quando conheci essa mulher, que chamarei aqui de Eunice, logo peguei seu contato e comecei a me comunicar com a empresa na qual ela trabalhava. Trata-se de uma empresa familiar, onde até então os responsáveis pela condução dos caminhões eram ela e o pai, José, também caminhoneiro. Agendei uma visita para me encontrar com o pai, na casa onde vive ele, a esposa e filha mais nova. Entretanto, não consegui entrevistar a Eunice porque estava viajando nesse dia.

Os outros caminhoneiros que fazem parte dessa pesquisa foram entrevistados no centro de distribuição de um grande supermercado de Florianópolis. Entretanto, grandes diferenças serão notadas nas entrevistas entre eles, assalariados, e os caminhoneiros autônomos que tive contato (Eunice, José e Renato). Ao me aproximar dos motoristas do centro de distribuição tive a oportunidade de observar de perto um pouco do trabalho que costuma fazer parte da rotina deles: o descarrego das mercadorias. Entretanto, o motorista apenas participa na hora de carregar o caminhão, pois para descarregar, havia funcionários específicos para isso no local. Essa dinâmica me possibilitava uma rápida conversa com eles enquanto esperavam o descarrego das mercadorias.

Todos me permitiram utilizar seus nomes no meu trabalho, mas pelo fato de eu não ter pedido a eles para assinarem nenhum termo que me permitisse divulgar seus nomes, optei por manter todos os nomes em sigilo. Portanto, os nomes dos caminhoneiros que venho utilizando até agora e que utilizarei ao longo do trabalho, são fictícios, e os nomes verdadeiros serão omitidos.

Por já ter vivido a experiência de uma certa desconfiança dos motoristas em relação a mim, eu optei por não tentar registrar as conversas através de gravações, por temer que isso talvez pudesse parecer um pouco invasivo. Sendo assim, adotei um diário de campo como ferramenta de registro tanto das minhas experiências, quanto das conversas e das entrevistas que eu realizava. Fiz visitas semanais ao centro de distribuição num período de aproximadamente sete semanas. Tais visitas serão melhor trabalhadas no tópico seguinte, que consiste na etnografia.

3.2 Vivenciando o campo

Ao todo foram entrevistados sete motoristas de caminhão, sendo que três deles trabalham na empresa da própria família, e os outros quatro são empregados assalariados que trabalham em empresas que prestam serviços a uma rede de supermercados que atua em Florianópolis. Roberto, Teodoro, Cristiano e Manuel são funcionários assalariados, enquanto Eunice, Renato e José são autônomos que trabalham na própria empresa. Todos os motoristas assalariados que fazem parte desse relato foram entrevistados em curtas folgas no seu horário de trabalho, em espaços de tempo não mais longos que 15 minutos, quando muito. Entretanto, por voltar recorrentemente ao espaço do centro de distribuição, pude encontrá-los mais de uma vez e reunir material relevante para esse trabalho.

Renato e José, como descreverei a seguir, foram entrevistados apenas uma vez, mas em um espaço de tempo muito maior. A entrevista com José durou mais de 1 hora e meia, enquanto que a entrevista com Renato durou uma hora. Com Eunice a situação se difere das demais porque nossos encontros se deram num espaço de lazer, e por mais que muitas vezes ela, Eunice, fosse meu maior motivador a ir para a casa de dança, nossos encontros ainda tinham um tom de casualidade.

3.2.1 Motoristas autônomos

Depois de trocar algumas mensagens no Facebook e alguns e-mails com a empresa familiar na qual Eunice trabalhava, fui convidada para fazer uma visita na residência. Quando cheguei facilmente identifiquei a casa, por ter um caminhão estacionado na parte exterior. Fui recebida pela filha mais nova de José, que sentou e conversou comigo até o pai chegar. Tivemos uma conversa bem importante, pois ela me explicou algumas coisas que considerou relevantes para minha pesquisa. O assunto do rádio PX, por exemplo, só foi aparecer em outras conversas que tive com caminhoneiros porque ela havia me contado sobre a existência dele e da forma codificada de se comunicar por ele, entretanto, nenhum motorista havia me falado voluntariamente sobre esse rádio.

Foi ela quem me relatou também a saída da família toda da igreja que frequentavam, bem como da forma como organizam a empresa e, percebi também, que muitas das publicações na página da empresa do Facebook é ela quem escreve. A primeira vez que vi tal página fui tomada por uma surpresa bem agradável, pois algumas publicações tinham uma

influência claramente feminista, algo que faz essa transportadora ser definitivamente muito diferente das outras com as quais tive contato. Ao ter a conversa com a filha mais nova de José, tive a impressão que talvez fosse ela a responsável pela administração da página. Enquanto conversávamos e esperávamos por José, a mãe dela preparava pastéis e timidamente me fazia sentir bem a vontade.

Passados alguns minutos José chegou, e se juntou a nós na mesa. A princípio começou como uma conversa, que ao desenvolver acabou se aproximando mais de uma entrevista. O pai de Eunice tem três filhas adultas, sendo uma (na época da entrevista) caminhoneira, uma professora de piano (formada em música na UDESC), e a mais nova está na pós-graduação da UFSC. Curiosamente há mais ou menos cinco anos a família toda saiu da igreja que frequentava, eram crentes. A saída se deu em decorrência da sexualidade da filha mais nova, que me afirmou ser bissexual, e se na igreja não havia espaço pra ela por causa disso, a família não quis mais frequentar esse espaço segregacionista.

Ao longo da conversa outras características peculiares sobre ele e a família foram se revelando. Tanto ele quanto a filha mais velha (ambos caminhoneiros) são vegetarianos, o que é uma opção incomum nessa categoria. Ele inclusive me afirmou que raramente compra refeição na estrada, geralmente é ele quem cozinha as próprias refeições. Relatou que a comida nas rodovias é cara, e os gastos com alimentação e banho ficam em torno de 60 reais por dia na estrada.

Tem três irmãos e seu pai era também caminhoneiro, tendo falecido em um acidente na estrada enquanto trabalhava. Começou a dirigir aos 17 anos e tem carteira desde de 1987, o que significa que já tem 30 anos de estrada, e dessas três décadas, por apenas 5 anos trabalhou em firma. Um de seus irmãos, que também é caminhoneiro, encontra-se hoje em um presídio no Rio de Janeiro cumprindo pena por transportar maconha. Em uma parada num posto de gasolina, abordaram-no (ao irmão) e ofereceram 100 mil reais para que transportasse a droga. Assim que sair do presídio precisa pagar 27 mil reais ao Estado.

Essa situação com o irmão se deu, segundo ele, por causa da crise. Contudo, José afirma que o caminhoneiro sempre esteve em crise. Todos os caminhoneiros estão endividados, por mais que existam programas de financiamento do BNDS (Banco Nacional do Desenvolvimento), como o Procaminhoneiro, mas que de fato pouquíssimos conseguem ter acesso, pois quase nenhum caminhoneiro tem condições de cumprir com as exigências do governo para receber o financiamento.

Pesquisando a página virtual do BNDS sobre o programa Procaminhoneiro, encontrei as seguintes exigências para ter acesso ao financiamento:

- Ter receita operacional bruta anual (ou renda anual, no caso dos transportadores autônomos) de **até R\$ 2,4 milhões**; e
- pertencer ao segmento do transporte rodoviário de carga (ou ser associada a uma cooperativa de transporte rodoviário de cargas, no caso de pessoa física).

Como já dito anteriormente, são uma empresa familiar, e como o próprio caminhoneiro me afirmou, é mais empresário que caminhoneiro. Assim, ao longo desses relatos ficam claras as profundas diferenças que existem entre caminhoneiros autônomos e caminhoneiros de empresas. A primeira questão se refere à lei trabalhista da diminuição de horas, que segundo ele pune os caminhoneiros, que dirigem mais ou menos 10 horas por dia (os que são empregados), contudo, ele mesmo não passa de 8 horas diárias.

Outra diferença que aparece é em relação a números. Durante toda a conversa ele dava valores exatos de gastos e fretes, e ressaltou que é muito importante que caminhoneiros saibam fazer cálculos. Nas entrevistas com motoristas de caminhão empregados, mesmo quando eu perguntava, a questão dos cálculos nunca aparecia, apenas quando se tratava de salário e comissão. Ou seja, a percepção do próprio ato de calcular muda de acordo com essas duas categorias dentro da profissão.

Um frete de Florianópolis para São Paulo num caminhão dois eixos teria, apenas de gasto com o deslocamento, 1200 reais, enquanto que para o nordeste os gastos ficam em torno de 5 mil. Portanto, não é possível fazer preços baixos por muito tempo. Além disso, ele me afirmou que quanto mais carga, mais caro é o frete, pois caminhões maiores gastam muito mais que caminhões médios (ele possui ambos os tamanhos). Apesar do aumento do preço de combustíveis em todo o país, também há a questão da região que ele precisa se preocupar na hora de fazer os cálculos. Segundo me disse, o óleo é mais caro no centro-norte que nas outras regiões do país. Assim, a relação dele com o espaço é primeiro pensada em números referentes a gastos, e só depois com o tempo.

Quando perguntei sobre as greves e o sindicato que organiza as greves ele me respondeu que a greve não faz sentido e que o governo não vai (e não tem poder) de interferir na vida do caminhoneiro. Diz que no sindicato não há representante honesto, pois quando há greves parando o país, os líderes fazem acordo com o governo por cargos. Além disso, não faria sentido uma greve parando tudo, porque o país já está parado. Ele diz que depois da Copa Mundial o serviço diminuiu, pois a própria produção recuou. Portanto, em muitas situações o aumento ou diminuição do trabalho é sazonal e depende de acontecimentos externos e não corriqueiros.

Ainda que esteja acontecendo agora essa diminuição no serviço de frete, ele afirma que o Brasil está lotado de caminhões, e não tem estrutura para suportar isso. Dentre as reclamações, ele ressalta a falta de lugares para dormir, que obriga o caminhoneiro a encostar o caminhão em lugares que ficam a mercê de assaltos. Essa é, inclusive, uma preocupação presente em todos os caminhoneiros que entrevistei, a falta de lugares seguros para estacionar e passar a noite.

Outra reclamação constante na entrevista, que aparece em vários trechos diferentes é sobre a corrupção da PRF (Polícia Rodoviária Federal). Costumam cobrar de 50 a 100 reais de propina para não denunciar ou anotar problemas do caminhão “criados” pelos próprios policiais. Além disso, ele afirma que quem costuma fazer frete para o Paraguai e a Argentina também está constantemente nas mãos da polícia, tanto do lado brasileiro quanto do lado estrangeiro.

Outra questão importante a ser abordada e que ele ressaltou durante a entrevista é sobre a saúde dos caminhoneiros. Me disse que os problemas mais comuns na categoria são hemorroida, artrite e gastrite. Quando está doente, o motorista de caminhão deve avisar a Polícia Rodoviária Federal. Outros problemas que aparecem a alguns desses profissionais são causados pelo uso contínuo de estimulantes para se manter mais tempo acordados e entregar a mercadoria dentro do prazo, além disso, não é incomum caminhoneiros que tenham problema com bebidas alcoólicas em consequência da tristeza, solidão e saudade da família.

Segundo ele, os estimulantes mais comumente usados são rebite e cocaína, que possibilitam a alguns dirigir 1300 km por dia. Os motoristas empregados que não cumprem o prazo recebem vários descontos no salário. Assim, a questão do uso de drogas entre caminhoneiros para não dormir está diretamente relacionada ao tempo. Portanto, os caminhoneiros se alimentam mal, se drogam e têm diversos problemas de saúde relacionados à sua corrida contra o tempo e ao reduzido espaço que têm dentro da cabine do caminhão, espaço que ocupam por horas no dia.

A maior diferença que ele nota nesses 30 anos de estrada é a colocação de radares. Segundo disse, isso se intensificou nos últimos dois anos, mas o radar é desonesto. Ele não objetiva regular a velocidade, pois, de fato, é colocado apenas para “tirar dinheiro” das pessoas. Ele multa aqueles que ultrapassam a velocidade, mas em cada lugar há um limite diferente, de modo a criar armadilhas para quem está na direção. Outra mudança que ressaltou foi a melhora das rodovias, que considera boas no geral. Ele prefere dirigir em rodovias com pedágios, mesmo alguns pedágios sendo abusivos, pois tais rodovias costumam ter uma

qualidade muito superior às outras, e não só nas condições físicas da estrada, como a boa pavimentação por asfalto, mas também em termos estruturais, como pontos de apoio.

Sobre as motivações que tem alguém para se tornar motorista de caminhão, ele afirma que muitos se iniciam na profissão buscando aventura, e logo diz que a vida de viagem é uma ilusão. As gerações mais novas de caminhoneiros são as que se iniciam na profissão com esse pensamento, mas apesar disso, ele afirma que são poucos os caminhoneiros com menos de 30 anos, pois a profissão em si não é muito sedutora. As empresas costumam dar preferência a esses motoristas mais jovens, pois segundo ele, os jovens representam mais produção, e geralmente são os que “tocam direto”, dirigem mais tempo sem fazer paradas. Conclui me dizendo que não gosta do que faz, e a distância de casa é uma agonia.

Apesar de tentar marcar um encontro com Eunice, a filha mais velha de José, diversas vezes, nunca consegui entrevistá-la num ambiente tranquilo e livre de barulhos. As razões eram as mais diversas: em alguns momentos estava viajando, em outros não conseguia me retornar as mensagens agilmente, e muitas vezes era por questões pessoais. Assim, o contato que tive com ela foi limitado pelo espaço de uma casa de dança ao som do forró que tocava de fundo.

Fazia pouco tempo que trabalhava na empresa familiar, cerca de um ano. Ela morava em São Paulo com o marido, e depois de ter passado por um processo de divórcio, voltou para Florianópolis e passou a trabalhar com o pai na empresa. Eunice me relatou que constantemente era subvalorizada pelos clientes que contratavam os serviços da empresa, e alvo de críticas e descrédito pelo fato de ser uma mulher a realizar um trabalho em que tais clientes esperassem que fosse realizado por um homem.

Como a empresa da família trabalha exclusivamente com fretes de mudança, o maior problema era sempre sobre o carregamento das caixas e dos móveis. De acordo com ela, mesmo o caminhoneiro homem contrata um ajudante para descarregar os itens, esse trabalho quase nunca é feito por um motorista sozinho, e, em muitas vezes, nem mesmo o próprio motorista se responsabiliza por isso. De tal forma, ela não considera justo que os clientes ao verem que é uma mulher, a julguem por não carregar as caixas sozinha, ou a tratem com desdém por acreditarem que o serviço não terá a mesma qualidade.

Assim como os demais caminhoneiros, ela frisou os perigos que são enfrentados pela categoria, tanto homens quanto mulheres, porém dizendo que se sente mais vulnerável a assaltos que os demais caminhoneiros homens. Também me aconselhou a não ir em posto de gasolina sozinha para entrevistar caminhoneiro, pois além dessa ação poder ser interpretada como a prática da prostituição, e logo, me deixar vulnerável a diversos riscos comuns a

mulheres que se prostituem, também estaria me expondo a todo tipo de assédio comuns no espaço dos postos de gasolina, desde provocações de teor sexual até piadas satirizando a ação de ocupar aquele determinado espaço ou qualquer outra coisa que encontrassem em mim que fosse “digno” de sátiras. Infelizmente, isso se aproximou muito das experiências que tive nesses espaços.

Pouco tempo depois de termos nos conhecido, Eunice se casou novamente, e o casamento se deu com um dos músicos da banda que tocava forró todas as quintas-feiras no bar/restaurante. Depois do casamento ela deixou de trabalhar como caminhoneira, me relatando que só fazia o frete quando o pai realmente precisava da ajuda dela, ou em algumas situações, quando precisava passar por São Paulo, para ver o filho que mora lá. Eunice tem um filho de 8 anos do primeiro casamento que vive em São Paulo com o pai, assim ela aproveita a oportunidade que tem das viagens de frete para, na volta, parar em São Paulo e passar um dia inteiro com o filho. Portanto, essas viagens e a relação que desenvolve com o espaço têm um caráter muito pessoal e emocional. Agora ela trabalha como costureira e recentemente, junto ao marido, abriu uma pequena empresa que oferece animação musical para festas e eventos.

Entrevistei também Renato, um outro motorista que também trabalha numa empresa familiar. Meu contato com ele, entretanto, a forma como cheguei até ele, foi muito menos ao acaso, e se deveu a uma insistência minha. Renato é um jovem motorista e jogador de futebol - tem 27 anos - que vive em Taubaté, interior de São Paulo, a beira de uma das principais rodovias do país, que liga São Paulo ao Rio de Janeiro, a Rodovia Presidente Dutra.

Eu o conheci há cerca de 7 anos atrás, e não tenho muitas lembranças do contato que tive com ele, apesar de ter ficado marcado na memória o seu gosto musical, muito parecido com o da minha família caipira, o sertanejo. Quando comecei a fazer esse trabalho logo entrei em contato com ele, mas demorou muito para que conseguíssemos marcar uma conversa. Acredito que pelo fato de que eu insistentemente escrevia semanalmente para Renato, ele lembrou de mim ao vir fazer uma entrega em Santa Catarina. Agendamos um encontro descontraído e sem muito o tom de uma entrevista, já que somos velhos conhecidos. A conversa se deu enquanto estávamos sentados numa mesa de plástico e ele devorava um “cachorro-quente”.

Reparei que Renato tinha determinadas tradições e não procurava transgredi-las. Taubaté, sua cidade natal, é bem conhecida por ter um “carrinho de lanche” em cada esquina. Os serviços oferecidos por esses lugares são, em geral, muito parecidos. As vezes um carrinho se sobressai em relação ao outro porque a maionese caseira é mais saborosa ou o queijo de

melhor qualidade. Muitas vezes quando eu morava em Taubaté e participava do mesmo círculo de amizades de Renato, saíamos para comer esse tipo de comida.

Em Florianópolis, entretanto, quando Renato propôs me encontrar para sairmos para jantar, ele buscou exatamente o mesmo tipo de lanche que é vendido em sua cidade. Tentei levá-lo a lugares simples, mas que oferecessem algo local ou diferente do que é oferecido em Taubaté, mas Renato não se interessava em experimentar outro tipo de comida. Como não existia carrinhos de lanche no modelo que existe em Taubaté, ele se conformou com a ideia de comer outra coisa, então fomos a um carrinho de cachorro-quente.

A oportunidade que tive de poder reparar nisso não existiria em um contexto em que o motorista de caminhão não estivesse envolvido numa viagem. Apesar disso, eu já havia reparado em pesquisas anteriores que, quando fora de suas casas, muitos motoristas de caminhão se agarram àquilo que lhes é familiar e local, como no caso de Renato, que buscou lanches em outro estado que se assemelhassem àqueles que ele está acostumado a comer semanalmente.

Renato dirige desde os 19 anos de idade, portanto, há 9 anos faz frete. A inicialização na profissão se deu, em um primeiro momento, apenas para ajudar ao pai na sua empresa, uma pequena transportadora. Agora, entretanto, é ele e o irmão que cuidam e administram a empresa, o pai já se aposentou. Renato me relatou que geralmente é ele quem trabalha com os fretes e fica responsável pela contratação de outros motoristas. Seu irmão se dedica mais à parte administrativa e faz frete apenas quando necessário.

Quando perguntei sobre como é o processo de admissão e contratação de motoristas, ele me relatou que faz testes práticos, ou seja, o candidato à vaga deve dirigir um caminhão na cidade e na rodovia em curtas viagens, enquanto Renato fica ao seu lado no banco do acompanhante avaliando seu desempenho. Além disso ele leva em consideração o currículo, a indicação e o tempo de experiência que a pessoa tem em dirigir caminhão. Atualmente além dele, existem dois funcionários na empresa que fazem frete. De acordo com ele, apenas esses dois funcionários dirigem os caminhões e fazem as viagens mais longas. Renato deixou de dirigir caminhão para dirigir apenas a van, e fazer fretes para destinos mais próximos, ou seja, viagens mais curtas e com carga mais leve ou em menor quantidade. Ele também frisou que não contrata quem faz uso de substâncias ilícitas, contudo, não existia uma forma muito segura de controle em relação a isso até o início desse ano, quando entrou em vigor a lei de exame toxicológico para motoristas.

Indaguei sobre algum tipo de treinamento ou qualificação para tirar a carteira de motorista de caminhão, e Renato me afirmou que não há. Existe apenas um treinamento para

transporte de produtos perigosos, o MOPP. Produtos perigosos, de acordo com ele, se refere a combustíveis. Quando pesquisei sobre esse curso, constatei que ele é oferecido apenas para aqueles que possuem a CNH - Carteira Nacional de Habilitação- no estado de São Paulo, ou seja, é exigido e desejável apenas lá.

Assim como José, Renato também percebe que a diferença no preço de combustível se dá conforme a localização geográfica. Porém, o que foi dito por ambos se contradiz. Enquanto José afirma que no centro-norte o óleo diesel é mais caro, Renato diz que quanto mais ao sul se vai no Brasil mais caro é o combustível. Acredito que essa contradição se deva ao fato de que, Renato está acostumado a fazer fretes apenas nos estados mais próximos a São Paulo, como Paraná, Rio de Janeiro e Minas Gerais. A viagem que fez para Santa Catarina que me possibilitou a conversa com ele foi, inclusive, algo muito raro. Antes disso ele havia visitado o estado apenas uma única vez para fazer frete. José, entretanto, trabalha fazendo mudanças em todas as regiões do Brasil, e as vezes até em outros países, o que permite a ele fazer melhores estimativas quanto aos gastos referentes ao transporte.

Quando vai realizar uma viagem, Renato calcula em média que a cada uma hora percorrerá 100 Km, e a partir dessa premissa faz os cálculos referentes ao custo do combustível. Apesar disso, ele não deixa de considerar as condições das rodovias nas quais irá dirigir e a topografia do local. Tudo isso influencia no preço final do orçamento a ser passado para o contratador do serviço. Essa informação, contudo, contradiz os relatos que tenho lido sobre a greve de caminhoneiros do início desse ano, a qual já abordei no capítulo anterior, sobre a tabela mínima e sobre o fato de que quem dá o preço do serviço é o contratador. Pensando nisso, perguntei a Renato sobre a greve e seu envolvimento com o sindicato, e ele me afirmou que não tem contato com as questões sindicais e que na transportadora dele é a empresa a oferecer o serviço que faz o orçamento.

Ao me descrever um pouco a transportadora da família e os trabalhos que realiza lá afirmou que não há regularidade nas entregas. As vezes passa semanas sem fazer nenhum frete, e em geral, a procura por frete tem diminuído bastante. Quando viaja, passa no mínimo oito horas fora de casa e é favorável a lei do descanso, apesar de admitir que ela atrapalha o caminhoneiro. Ressalta, contudo, que ela é muito difícil de ser fiscalizada, e acredita que na prática não funciona.

Pelo fato de não “ser mandado por ninguém”, ou seja, de não receber ordens de um chefe, Renato gosta do que faz, e admite que não gostaria de trabalhar como motorista empregado e assalariado. Ele frisa que só “pega o serviço” quando quer, ou seja, que tem a liberdade de escolher. Geralmente os serviços que pega é para alguma outra empresa que já é

uma cliente antiga da transportadora, sendo que as mercadorias que geralmente carrega são peças de automóveis, geralmente produzidas no Brasil. Entretanto, as vezes carrega - busca mercadorias - no aeroporto de Guarulhos, trabalho que é facilitado para transportadoras que são situadas em cidades próximas ao aeroporto, como é o caso de empresa de Renato.

Devido ao fato de ter horário a cumprir, Renato não desfruta das viagens de frete que faz para fazer também viagens de lazer. Ele afirma que raramente tem contato ou conhece outras pessoas quando está viajando. Geralmente seu contato se restringe ao galpão de entrega das mercadorias ou às paradas que faz para se alimentar, e mesmo nessas paradas, prefere comer a comida - ele me relatou um lanche de uma rede de fastfood - dentro do próprio caminhão.

3.2.2 Motoristas empregados

As próximas entrevistas que realizei foram feitas no centro de distribuição do supermercado Hiperbom. Na primeira tentativa de realizar tais entrevistas nesse espaço eu retornei para casa sem ter falado com nenhum motorista. O gerente do centro de distribuição me disse que existem os dias certos para encontrar caminhoneiros lá, e tais dias são nas terças e quartas-feiras de manhã.

Na semana seguinte retornei numa terça de manhã, e fazendo visitas de uma a duas vezes por semana, já me tornei conhecida pelos funcionários que lá trabalham fixamente. Logo na minha segunda visita o gerente já me chamou e perguntou se eu queria que ele chamasse algum caminhoneiro para conversar comigo. Depois de um tempo passei a ser chamada pelo nome, e fui reconhecida por um dos carregadores enquanto pedalava pela rua. Essa familiaridade com o espaço me veio como uma grande surpresa. No início fiquei muito apreensiva por novamente ir sozinha frequentar um espaço ocupado por homens, lembrando a minha primeira experiência como pesquisadora em um posto de gasolina.

Todos os motoristas que entrevistei no centro de distribuição voltam para dormir em casa, ou seja, não fazem viagens de longas distâncias. Assim sendo, a proposta que fiz inicialmente nesse trabalho que era realizar essa pesquisa somente com caminhoneiros que passam dias nas estradas, fazendo longos fretes, precisou ser revista. Em Florianópolis, mais especificamente na ilha, caminhões grandes não são permitidos, chegam geralmente em São José, são descarregados e as cargas distribuídas em caminhões menores, que são os que têm permissão para circular na ilha.

Durante as entrevistas os motoristas me explicaram as categorias que existem dentro da sua profissão, sendo elas a de motorista urbano (na qual estão dentro), motorista rodoviário (os carreteiros/caminhoneiros) e, por fim, motoristas de ônibus. Essa pesquisa iniciou-se focalizando nos motoristas rodoviários, mas acabou se estendendo para os motoristas urbanos.

A partir das entrevistas e da experiência de campo pude constatar que nas duas categorias há uma percepção diferente das leis e associações trabalhistas, e me questiono se essas diferentes percepções são em decorrência dos motoristas urbanos entrevistados serem todos empregados e os rodoviários autônomos, ou se ela se dá exatamente pelo fato de alguns serem urbanos e outros rodoviários. Entretanto, o que de fato pude perceber, é que a lei do caminhoneiro pouca influência tem na vida dos motoristas urbanos, assim como os bloqueios nas estradas e o sindicato, e por isso, notei neles um interesse muito menor pelos assuntos trabalhistas.

Um dos motoristas inclusive me afirmou que quando tem greve de caminhoneiros bloqueando as estradas, a empresa não permite que seus motoristas saiam para trabalhar. Ou seja, não há participação de seus funcionários em greves. Indaguei então como fazem reivindicações sobre as questões referentes ao trabalho, e me afirmou que costumam realizar reuniões dentro da própria empresa. Nota-se que há uma grande divergência entre os caminhoneiros que compõem os sindicatos (responsáveis por organizar greves), e os caminhoneiros contratados por empresas.

Os motoristas do centro de distribuição são, em geral, da região da Grande Florianópolis, e como dito anteriormente, voltam todos os dias para dormir em casa. Alguns voltam inclusive na hora do almoço, quando terminam as entregas diárias, outros, que realizam mais entregas e geralmente em outras cidades, voltam no fim de tarde ou início da noite. A média salarial para motoristas urbanos, segundo José (um dos entrevistados) é de 1300 reais.

Esse valor é o salário fixo, e algumas empresas (a pedido do sindicato) não permitem que o motorista faça horas extras, mas juntamente com esses 1300 de 8 horas fixas, pagam mais 48 horas fixas. Assim, o salário acaba sendo o fixo mais as 48 horas fixas. Esse esquema está diretamente relacionado com o turismo na região. Fora da temporada em Florianópolis o motorista tem menos entregas para fazer, assim sendo, não há hora extra, portanto, seu salário será os 1300 reais (supondo que se receba a média salarial). Entretanto, se todos os meses os motoristas receberam as 48 horas fixas, seu salário será maior, e mesmo que isso signifique receber menos na temporada (pois são proibidas as horas extras nesse esquema), ainda assim para ele compensa mais durante o ano.

Interessante nisso é que, como afirmado anteriormente ao falar sobre a Copa do Mundo disputada no Brasil em 2014, o trabalho do motorista de caminhão também depende da sazonalidade da região onde se encontra. Algumas épocas do ano significam mais trabalho e mais produção, outras, o contrário. Assim, mais uma vez, o tempo tem relação direta com o salário, e dessa vez, não por causa dos prazos e comissões.

Há uma tendência entre os motoristas urbanos a recusarem a vida de um motorista rodoviário. Nas entrevistas todos afirmaram que não trabalhariam como caminhoneiros, mas uma profissão possível e alternativa que surgiu em uma das conversas com Roberto foi de dirigir ônibus urbano. Ele diz que motoristas, tanto urbanos quanto rodoviários, têm muita responsabilidade burocrática, enquanto o motorista de ônibus urbano tem maior liberdade na profissão, no sentido de não ter que ficar atento a notas fiscais, conferindo mercadoria por mercadoria nas notas, nem de ter que fazer o carregamento ou descarrego de cada mercadoria transportada.

Além disso, todos ressaltam também a desvalorização do caminhoneiro. Afirmam que esses profissionais dormem mal, se alimentam mal e são mal pagos. Teodoro inclusive chegou a me dizer que essas pessoas que passam dois meses nas estradas não têm amor a nada, nem apego a própria casa. É evidente que além de serem mistificados no imaginário comum, os caminhoneiros também são mistificados entre outros tipos de motoristas também.

Isso também aparece na fala do motorista Cristiano, que segundo me disse, as profissões mais importantes que existem são dos agricultores e dos caminhoneiros, e que 90% da comida que chega na mesa foi transportada na carreta de algum caminhão. Essa consciência também aparece muitas vezes entre os próprios caminhoneiros. Basta procurar por comunidades online que logo se encontra nomes como “Caminhoneiros, heróis não reconhecidos”.

Sobre a inicialização na profissão, a grande maioria dos entrevistados se viu atrás do volante de um caminhão a partir de um *projeto familiar*, sendo filhos e às vezes netos de caminhoneiros. Outros trabalhavam como operadores de máquinas e foram convidados pela própria empresa a dirigir caminhões. Outra forma bastante comum de se chegar a essa profissão é sendo ajudante de caminhoneiro. Geralmente os caminhoneiros começaram como ajudantes, e há um encorajamento das próprias empresas para que isso ocorra.

Cristiano me relatou que não deseja para o filho a vida de caminhoneiro, que trabalha para o filho ter melhores condições, e o incentiva a estudar na universidade. O primeiro caminhoneiro que entrevistei, pai de Eunice também me afirmou que o trabalho dele é para a formação da filha mais nova, que agora faz mestrado na UFSC. Por outro lado, Manuel, um

dos caminhoneiros entrevistados no centro de distribuição, que trabalha carregando exclusivamente carvão, tem três filhos homens, e os três filhos trabalham também dirigindo caminhão, e todos na mesma empresa que trabalha o pai.

Apesar disso, dois dos entrevistados me relataram que começaram a dirigir pela aventura, pelas viagens em si, mas que depois de pouco tempo perceberam que a profissão não era o que imaginaram, então decidiram deixar a vida de motorista rodoviário para serem motoristas urbanos. Nesse caso há dois momentos na profissão: o início e o agora, e em ambos momentos existem percepções diferentes de o que é ser caminhoneiro. No início se buscava aventura, depois de alguns anos não.

O tempo também está diretamente relacionado com o tipo de carga que se transporta. Quando trata-se de carga viva (animais) e perecíveis é uma corrida contra o tempo. Nesse caso, o tempo nunca está favorável ao motorista, pois o passar dos minutos significa o apodrecimento da comida perecível. Se o motorista reduz a velocidade e começa a entregar uma quantidade significativa de carga que já não pode mais ser utilizada, ele corre o risco de perder o emprego. Nas palavras do motorista Cristiano “o tempo não está tranquilo, nem favorável”, parodiando a música funk que se popularizou nos últimos meses.

Alguns motoristas autônomos sempre lembravam a questão da crise, de estar se produzindo menos, e conseqüentemente tendo menos frete. Porém, Roberto, um dos entrevistados no centro de distribuição, me afirmou que mesmo com a crise ele tem a impressão de que houve uma melhora no sentido de aumento e demanda por produção. Ele afirma isso porque a empresa na qual trabalha, uma terceirizada, costumava trabalhar só com um tipo de mercadoria, laticínios, mas recentemente houve um aumento na demanda por transporte de carga por pequenas e médias empresas, e agora a empresa terceirizada trabalha também transportando massa, salgados e energéticos.

Também é interessante ressaltar que a percepção que Roberto tem da atual situação econômica brasileira, especificamente no que reflete no seu trabalho, se difere da percepção da maioria dos brasileiros que afirmam sentir a crise na inflação dos preços. Isso acontece porque o trabalho de Roberto está diretamente relacionado com o turismo na ilha. Ele me afirmou que nunca antes nos anos anteriores em que trabalhou nessa empresa, teve tanta entrega e tantos turistas em Florianópolis. Entretanto, esse aumento no número de turistas relaciona-se com a desvalorização do real, fazendo com que o país fosse mais atraente como destino de férias, principalmente para os países vizinhos.

Roberto também afirmou que existem empresas que trabalham com mais de 15 marcas diferentes, e que há mercados que comprem todas essas marcas. Sendo assim, fazem a entrega

de todas as marcas com um único frete, economizando tempo. Perguntei a ele se isso não fazia com que se contratassem menos motoristas, e ele me afirmou que para quem é empregado da empresa esse sistema funciona bem, mas para um freteiro é ruim, e em geral, as empresas produtoras de algum bem a ser transportado dão preferência a terceirizadas para fazer o frete que a caminhoneiros freteiros (autônomos).

Não era raro depois de terminar as entrevistas ser questionada pelos motoristas as razões de estar realizando minha pesquisa. Alguns ficavam bastante curiosos até para conhecer os resultados, e anotaram meu nome para mais tarde ter acesso ao trabalho. Cristiano, um dos motoristas que mais gostava de conversar me perguntou se acredito que isso fará alguma diferença na vida do caminhoneiro, e logo depois elogiou meu trabalho e afirmou gostar de responder minhas perguntas.

CAPÍTULO 4 - RELACIONANDO REFERENCIAL TEÓRICO E CAMINHONEIROS

Nesse capítulo final busco explicar de que forma minha experiência em campo e o trabalho e profissão dos caminhoneiros se relaciona com toda a discussão teórica que fiz no capítulo I nos campos da antropologia, sociologia e geografia. Também procuro seguir uma linha de raciocínio que leve em conta a necessidade de percepção nas ciências sociais de que algumas palavras-chave como “globalização”, “global”, “local”, “fluxos”, “fronteiras”, “transnacional”, e “lugar” precisam ser contempladas não apenas em relações de dualidade, onde o global e local se contrapõem, bem como o lugar e não-lugar, mas como conceitos que não necessitam de oposição para se completarem e explicarem.

4.1 Como a globalização se faz presente entre os caminhoneiros

Pensei a profissão do caminhoneiro como um ponto de partida para pensar o local que precisa estabelecer contato com outros locais através do fluxo de mercadorias e de capital, que necessariamente resulta no fluxo de pessoas. O caminhoneiro atua num emaranhado translocal, circulando por entre diversos locais que, muitas vezes, estão direta ou indiretamente relacionados com estruturas globais dentro de espaços locais. Optei por centralizar em meu trabalho as relações dos motoristas com o espaço-temporalidade porque não vi sentido em me propor a realizar uma pesquisa sobre caminhoneiros, sob uma orientação e olhar voltados para a globalização, e pensar tal processo fora das relações espaciais e temporais.

Como foi observado por Sassen (2010) a globalização acontece no subnacional. Eventos globais ocorrem dentro de espaços locais. Pensando a Copa do Mundo FIFA como um evento característico de globalização de alguns Estados, e sendo ela mesma um acontecimento global -que gera localizações-, que se desenrola em um espaço e tempo localizados, devo lembrar aqui a entrevista realizada com José.

Assim como aconteceu com diversos outros trabalhadores, das mais distintas áreas, desde o comércio, construção civil, gastronomia, entre outros, a Copa Mundial no Brasil alterou as dinâmicas de trabalho dos caminhoneiros. José observou que o período pré Copa até a realização da mesma foi marcado por uma grande demanda de trabalho para os

profissionais da categoria. Tal demanda diminuiu drasticamente após a realização do evento, exemplificando a partir da realidade do caminhoneiro, eventos globais que ao ocorrerem em espaços subnacionais, geram impactos e modificações a nível local.

José também relatou a história de seu irmão, que atualmente encontra-se em um presídio no Rio de Janeiro, cumprindo pena por tráfico de droga. O irmão de José, que costumeiramente não trafica maconha (a mercadoria ilegal em questão), foi abordado em um posto de gasolina - enquanto fazia uma parada rotineira com o caminhão para logo seguir viagem - por um homem que o ofereceu 100 mil reais para transportar a mercadoria.

A ideia de que o Estado nacional possa gradualmente perder sua hegemonia ou que exista uma crescente debilitação do poder deles aparece tanto em Lins Ribeiro (2014) e Saskia Sassen (2010), embora a socióloga holandesa Sassen não necessariamente concorde com essa proposição, e o antropólogo brasileiro Lins Ribeiro volte sua atenção para o outro lado, pensando em globalizações pós-imperialistas.

Embora o fluxo de mercadorias consideradas ilegais não sejam novidade nas sociedades, sendo uma prática recorrente desde a antiguidade (RIBEIRO, 2014), houve um crescimento e um notável fortalecimento do comércio ilegal, a partir da intensificação da globalização. É popularmente atribuído ao fenômeno da globalização o enfraquecimento do Estado, para dar lugar ao fortalecimento de corporações globais⁶, e a intensificação do comércio ilegal é entendida como uma consequência do enfraquecimento estatal.

Lins Ribeiro (2014) entende a prática de circulação de mercadorias ilegais como sendo integrante de um sistema mundial não hegemônico, consequência de um “problema histórico da distribuição de poder em um mundo econômica, política e culturalmente diferenciado” (2014, p. 64). Ele tenta desromantizar a noção de tráfico e circulação ilegal de mercadorias à conceitos morais do bem e do mal que se contrapõem, que de acordo com ele, são formas do sistema hegemônico simplificar as correntes de fluxos e não problematizá-las criticamente.

O antropólogo também ressalta que há uma relação entre o mercado informal e o ilegal, embora não se aprofunde nessa questão. Entretanto, acredito que ela abre caminho para compreender as nuances dos diversos rumos que colocam os caminhoneiros na mesma situação do irmão de José. Ele fez um rápido atravessamento da esfera em que era um caminhoneiro comum, para a esfera em que é um contrabandista do narcotráfico, e esse atravessar se deve, sobretudo, a possível associação do trabalho de transportar a maconha, não

⁶ Como já foi discutido no capítulo I, Saskia Sassen se posiciona contra essa afirmativa, propondo não uma hierarquização entre as escalas, a partir da adoção analítica da sociedade moderna como multiescalar, em escalas que não são fixamente hierárquicas, mas que se sobrepõem conforme a situação.

necessariamente ao seu caráter ilegal e criminoso, mas ao caráter informal de trabalho, de receber uma bonificação em dinheiro por se arriscar a carregar tal mercadoria. Mora aqui a violência como grande centro controlador daquilo que é ilegal, enquanto que o trabalho informal não é regulado pela força da violência. Ou seja, a fronteira entre o ilegal e o informal repousa na presença ou ausência do uso da violência, e para o irmão de José, talvez o uso da força não tenha aparecido como integrante do trabalho que ofereceram um pagamento em troca da realização.

Entretanto, simplificar tal questão apenas às razões monetárias não é cabível a um trabalho crítico. O comércio ilegal não necessariamente está associado à corrupção por parte daqueles que o praticam, muito menos a polícia é a “cara” da boa conduta e honestidade. É relevante retomar aqui a discussão de Lins Ribeiro sobre o legal e o lícito. O legal consiste naquilo que os Estados consideram legítimos, e o lícito o que as pessoas envolvidas nas redes transnacionais consideram legítimo. Assim, não necessariamente um trabalho ilegal é ilícito para aquele que o pratica, e isso deve ser levado em consideração para pensar a situação do caminhoneiro irmão de José, e diversos outros que já se viram ou se veem em situação similar.

4.1.1 A introdução das TICs

Durante a leitura das obras contempladas aqui que se propuseram a discutir as sociedades contemporâneas e a globalização, encontrei alusões à momentos distintos constituintes do processo de globalização, mesmo que não explicitamente presentes em suas obras. O primeiro momento é anterior ao próprio termo “globalização”, e ele é apenas parte do processo, mas não a globalização em si. É marcado por uma abertura dos Estados ao mercado global, por um afrouxamento de suas fronteiras a partir da Segunda Revolução Industrial, principalmente. O segundo momento é marcado por uma intensificação das trocas e fluxos entre os Estados, mas tais trocas também envolvem pessoas, culturas e capital intelectual, e passou a ocorrer nas primeiras décadas do século XX e acontece ainda hoje no presente. O terceiro momento é marcado pela introdução das Tecnologias de Informação e Comunicação, a partir do período pós Segunda Guerra Mundial.

Tais momentos do processo de globalização não são fixos e simultâneos em todas as sociedades. A abertura ao mercado externo é extremamente recente para Estados como Myanmar, e a intensificação da tecnologia em muitas sociedades pode corresponder muito

mais a algum lugar distante no espaço que a algum lugar no tempo. Assim, por mais que eu tenha feito uso de períodos determinados de tempo para explicar os momentos do processo de globalização a fim de facilitar a compreensão, entendo que tais momentos ocorrem de formas diferentes em Estados diferentes, e que o termo “globalização” seria melhor se substituído por “globalizações”, pois os processos são diferentes e não devem ser homogeneizados. Entretanto, neste tópico pretendo abordar o momento mais recente da globalização no Brasil, e sua consequente influência na vida do motorista de caminhão

A partir dos anos 1980, mas sobretudo na década de 1990, passou a ser intensivamente implantado no Brasil o uso das Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC), como parte de um projeto global de grandes empresas. As TICs trouxeram o aparelho de leitor do código de barras, e com ele, toda uma reformulação nos processos de estocagem e abastecimento, e consequentemente, um enorme impacto nas operações logísticas (VIEIRA; LUNA; CASTRO, 2012).

Apesar do código de barras significar para as empresas uma maior possibilidade de competir melhor no mercado, ele também gera uma necessidade de reposição de produtos muito mais rápida que o que era antes usual. Ao mesmo tempo que é dada a baixa dos produtos no sistema de um determinado supermercado, quase simultaneamente esses produtos já serão preenchidos por outros idênticos que estão no estoque. Entretanto, os produtos que chegam no estoque também precisam ser repostos com uma agilidade maior, já que o processo de venda e baixa no sistema é automático e instantâneo.

Os produtos que chegam aos estoques dos supermercados saem de um galpão de armazenamento, que geralmente consiste em centros de distribuição - quando o supermercado possui mais de uma “loja”, filial, e as mercadorias precisam ser distribuídas entre elas -. Assim, os caminhoneiros que entrevistei no centro de distribuição vivem em seu cotidiano uma das possíveis consequências - entre outras- da implantação do código de barras. Principalmente o motorista Cristiano, que era o único caminhoneiro contratado pelo supermercado, e responsável por distribuir as mercadorias nos estoques conforme a baixa das mesmas.

Os caminhoneiros precisam repor as mercadorias numa velocidade muito maior que seria necessária na ausência do leitor do código de barras. Portanto, esse é um exemplo de como a partir de um projeto global de instalação das TICs uma aceleração do tempo e das necessidades se dá no cotidiano de trabalhadores como motoristas de caminhão. Tal aceleração na reposição de mercadorias está aliada a outros avanços tecnológicos necessários

para suprir as demandas criadas pelo próprio sistema em que as sociedades modernas se organizam.

A utilização dessas tecnologias que visam maior eficiência na equação tempo x espaço é vivida por caminhoneiros desde a instalação de programas de rastreamento de cargas no caminhão, passando pela informatização da profissão, até a melhoria nas rodovias, sobretudo privadas. Como foi visto em Harvey (2006), a superação de fronteiras e distâncias espaciais é um imperativo para o modelo de produção capitalista, e as novas tecnologias cumprem o papel de possibilitar tais superações.

Jaz aí, entretanto, o perigo de pensar todas as transformações sociais e tecnológicas que o mundo vivencia desde meados do século XIX como puramente fruto de propósitos econômicos e racionalmente planejadas. Reconheço que o foco desse trabalho não é construir um pensamento crítico de como a tecnologia é diariamente incorporada no cotidiano das pessoas comuns, mas não posso deixar de fazer essa ressalva de que, as TICs não servem exclusivamente aos propósitos de grandes empresas e corporações. Elas assumem outros papéis que não necessariamente se relacionam ao sistema de produção. O que venho enfatizando até o momento é que a compressão tempo-espaço é uma necessidade do sistema de produção e ocorre a partir do desenvolvimento e aprimoramento das TICs.

As tecnologias de informação e comunicação ao mesmo tempo que facilitam o trabalho do motorista em alguns momentos, como por exemplo em veículos automatizados e nas melhorias estruturais de diversas rodovias, também os prejudicam em outras situações. Como foi relatado por José no capítulo III, a informatização da profissão promove o sucateamento da mesma. O fluxo de informações em plataformas virtuais que visam conectar caminhoneiro disponível à empresa que necessita dos serviços do motorista, acaba por promover uma competitividade entre os motoristas, que, não tendo uma tabela de preço de frete mínimo, cobram preços muito baixos por seus serviços, afim de competir com outros motoristas. Em geral os caminhões mais novos são os mais econômicos, mas também requerem mais investimentos, e os motoristas possuidores desses caminhões acabam se sobressaindo em relação aos outros que possuem caminhões mais antigos, que no final, não conseguem competir bem pelo fato de ter muito mais gastos com o veículo e consumirem mais combustível.

Por outro lado, em situações menos recorrentes, a informatização da profissão pode ser positiva para aqueles motoristas ocasionais, que trabalham apenas quando aparece um serviço, sem necessariamente buscar por ele. Esse é o caso dos jovens motoristas aos quais me referi anteriormente [no capítulo II], que enxergam no frete uma possibilidade de manter o

estilo de vida desejado. Realizam fretes em outros tipos de veículos além do caminhão, como vans e ônibus próprios, então limitam a escolha dos produtos que transportarão de acordo com a capacidade do veículo.

Apesar da existência da necessidade do trabalho humano para operar as tecnologias de informação e comunicação, a intensificação dessas tecnologias demanda menos trabalho humano. O próprio caminhão pode, em um futuro imaginável, porém não improvável, ser substituído por outro veículo que tenha espaço para transportar muito mais mercadorias, num espaço de tempo menor. No agora, no presente, entretanto, os caminhoneiros afirmam que o país está lotado de caminhão.

A partir disso uma pergunta se impõe: será que a profissão do caminhoneiro, tão comum no cenário brasileiro, tende a sofrer um esvaziamento quando não mais suprir as necessidades advindas da compressão espaço-tempo? Não cabe aqui a tentativa de fazer adivinhações sobre o futuro, mas a questão que é colocada tem sua raiz na observação do presente, a partir de diversas leituras sobre as sociedades contemporâneas. De que forma as tecnologias aperfeiçoadas a cada dia nos permitirão modificar nossas relações com o tempo e com o espaço, e quais novas profissões surgirão e quais perecerão a partir disso é mais uma indagação filosófica que científica, mas não deve ser negligenciada pelos estudiosos e pesquisadores das sociedades contemporâneas, ao menos apenas a título de manter um olhar crítico.

4.2 Os vários tempos

Me apropriarei da leitura de Roberto DaMatta (1997) e Evans-Pritchard (1993) para denominar uma diferenciação entre duas categorias de tempo, e a partir delas, as variáveis temporalidades ⁷ existentes entre os caminhoneiros. As duas categorias às quais me refiro são do tempo não-humano, que engloba o tempo absoluto e ecológico; e, do tempo humano, que engloba o tempo relativo e social. A partir da experiência vivenciada, acredito que seja muito simplista pensar as relações que os motoristas desenvolvem com o tempo se pensar essas duas categorias separadamente. Elas se relacionam entre si a todo instante, e frequentemente existem uma dentro da outra.

Entendo por tempo absoluto e ecológico aquele tempo que não é passível de uma interferência humana de forma direta, pois ele se relaciona aos fenômenos da natureza que

⁷ Ver no capítulo I como tal conceito foi por mim elaborado a partir da leitura de R. DaMatta.

não estão sob o controle humano. Esse tempo é absoluto porque também tem a característica de poder ser contado e cronometrado, não importando a unidade de medida. Ele orienta a forma como as sociedades se organizam e como as pessoas organizam seus afazeres cotidianos.

O tempo relativo e social está associado à forma como o tempo absoluto e ecológico será apropriado e interpretado por diferentes sociedades, mas é também um fenômeno que pode existir independente do tempo absoluto. Refere-se sobretudo à criação e formas de significação humanas. O tempo relativo existe sempre à medida que dois ou mais eventos se relacionam, e por ser relativo, provoca diferentes percepções nos indivíduos que o sentem. O tempo social é fabricado socialmente e estrutura a forma como indivíduos se organizam na esfera social. Apropriando-me do termo cunhado por Durkheim, o tempo social é um fato social. Ele interfere na vida dos indivíduos, e por mais que cada um possa relativizar o tempo à sua maneira, o tempo social é comum à toda sociedade.

Evans-Pritchard (1993) chamou de tempo estrutural algo que se aproxima em parte daquilo que chamo aqui de tempo social, e por mais que também defina o tempo ecológico, ele entende que todo tempo é estrutural: “[...] já que é uma ideação de atividades colaterais, coordenadas ou cooperativas: os movimentos de um grupo. De outra forma, conceitos desse tipo não poderiam existir, pois é preciso que tenham um significado semelhante para cada membro do grupo” (1993, p. 116).

O tempo ecológico está associado aos fenômenos da natureza, como a mudanças climáticas oriundas das diferentes estações do ano, por exemplo. As estações, entretanto, são fontes de diversos significados distintos. Em muitos lugares elas estão associadas ao turismo de determinada região, e esse é o caso de Florianópolis. O turismo, entretanto, pode significar um aumento ou diminuição da demanda de trabalho, e para caminhoneiros que atuam nas proximidades da ilha e que são comissionados, a estações mais quentes, sobretudo o verão, significam mais dinheiro, enquanto que para outros motoristas não comissionados, significam mais trabalho. Assim, um fenômeno natural ganha um aspecto social e se mostra passivo a relativizações. O tempo ecológico influencia na forma do comércio se organizar socialmente e imbrica diferentes relativizações entre os motoristas.

Voltando mais uma vez a obra clássica de Evans-Pritchard, *Os Nuer*, ele descreve os períodos de estações do ano em que as pessoas saem das aldeias e vão para os acampamentos, durante o período de estiagem - *jiom* -, e depois o período marcado pela saída do acampamento para voltar às aldeias, na época das chuvas - *rwil* -. Os caminhoneiros também possuem um período de retorno ao lar e o período que passam no lar propriamente, e o

período que passam na estrada e o período que passam carregando e descarregando mercadorias. E esses períodos também são passíveis de influência do tempo ecológico. O motorista empregado Roberto, do centro de distribuição, me confessou na última entrevista que, por ser o período de baixa temporada e de poucas entregas para fazer, teria a possibilidade de voltar para almoçar em casa naquele dia e encerrar o expediente, mesmo que conste na carteira de trabalho que seu horário é até as 15h.

Por mais que entre os caminhoneiros não existam as demarcações de mai, tot, jiom e rwil; utilizam outras formas de demarcar o tempo. Pode ser que não nomeiem essas divisões, mas elas se estruturam ideologicamente entre os motoristas de forma bem organizada em períodos, onde os principais são: o período que se passa em casa, o período na estrada para transportar a mercadoria, o período de descarregamento da mercadoria - que pode corresponder a várias horas -, e o período que passa na estrada para retornar ao lar.

O tempo absoluto é aquele tempo que é cronometrado pelos motoristas para fazerem a entrega das mercadorias, uma imposição de caráter social. Como esse tempo está fora do controle humano, o caminhoneiro precisa fazer uso de outros artifícios para dar conta de cumprir a entrega no limite de tempo estipulado. Assim ele diminui os tempos de paradas para descanso, almoço, banho e interações sociais, e em alguns casos, passa a utilizar substâncias estimulantes que fazem mal à saúde para trocar horas de sono por horas de condução do caminhão nas estradas. Nesse sentido a forma de lidar com o tempo absoluto acarreta profundas alterações no corpo do motorista, e consequentemente, no seu tempo biológico. Existe aqui uma antagonização entre tempo e saúde, e no próximo tópico veremos que outra antagonização também existe entre espaço e corpo ou espaço e saúde. Os caminhoneiros, então, estão condenados a responderem às imposições do espaço-tempo com sua própria saúde.

Outro caráter que o tempo assume no universo do motorista de caminhão é de qualificador da vida. Ele se relaciona com a qualidade de vida que o caminhoneiro considera ter. Como especificado no capítulo III, ele nunca está favorável ao motorista, seja na estrada pelas razões acima mencionadas, seja no âmbito familiar, que o caminhoneiro não consegue desfrutar bem. Quando em casa o motorista procura descansar, e quando percebe, já é hora de voltar para a estrada novamente. As relações familiares, mesmo tendo um enorme significado simbólico para o caminhoneiro, ficam negligenciadas em muitos momentos, contra a vontade deles. Por isso, um tempo bem desfrutado com a família, dá ao caminhoneiro uma sensação de qualidade de vida um pouco melhor.

Outra relação que o tempo desenvolve com a vida, a partir dos caminhoneiros, se refere às técnicas desenvolvidas por eles que só são possíveis por causa do conhecimento que eles adquirem por meio da experiência do tempo necessário para desempenhar determinadas ações. Me refiro aqui ao conhecimento do tempo certo de frenagem do caminhão de acordo com a velocidade em que o veículo se encontra. Esse é um dado considerado extremamente relevante entre os próprios caminhoneiros, sendo que se qualificam em bons ou maus motoristas de acordo com isso, o que estou retomando a partir da releitura do capítulo II.

O tempo relativo e social dos caminhoneiros, embora geralmente acelerado e sentido como algo que passa rápido, tanto em casa quanto na estrada, as vezes também é desacelerado, e passa muito devagar em situações de espera. Não raro os motoristas reclamam de outros caminhoneiros que “furam” a fila na hora de descarregar as mercadorias, ou da demora em receber atendimento quando acontece algum imprevisto na estrada.

Ele também é sentido de formas diferentes no início e no amadurecer da profissão. Em algumas entrevistas os motoristas confessaram que buscavam uma aventura e dinamismo na vida. É digno de questionamento se, nesse primeiro momento, a aceleração é sentida, vivida e também buscada ao máximo por eles, enquanto que em um segundo momento da profissão, ao amadurecer do caminhoneiro, essa aceleração de tão constante na vida, adquire um tom monótono e melancólico. Por mais alta que seja a velocidade, por maior que seja a quantidade de horas dirigidas sem pausa, esse ritmo pode, quiçá, em um determinado momento ser sentido como algo que passa vagarosamente e repetitivamente. A ausência de novidade pode fazer da rotina, por mais acelerada que seja, uma lentidão.

Talvez essas duas diferentes percepções da profissão se baseiem em (1) a sensação [no início da vida de caminhoneiro] de dominar e de ser atravessado pelo tempo -sendo o indivíduo uma unidade maior que o tempo, por onde o tempo apenas passa-, e (2) que em um outro momento da profissão será substituída pela sensação de atravessar o tempo -sendo assim o tempo uma unidade maior que o indivíduo, por onde ele passa-. Lendo *Os Nuer* (1993) encontrei a curiosa constatação de que existem conjuntos etários fixos no tempo que são atravessados por conjuntos de pessoas, me fazendo abrir meus entendimentos sobre temporalidades para perceber que, como nos *nuer* por exemplo, o tempo é fixo e a sociedade passa por ele.

A percepção de ser atravessado pelo tempo, ao mesmo tempo que se tem a posse dele, em oposição à percepção de ser possuído pelo tempo e de atravessá-lo, também me apareceu em um segundo momento na nossa própria linguagem ao se referir aos anos. Ao estudar o grego moderno constatei que ao se perguntar a idade de alguém, o grego perguntará “de

quantos tempos você é?”, enquanto no português perguntamos “quantos anos você tem?”. A ideia de que possuímos os anos, inconsciente na nossa forma de expressão, pode ser o que leva o caminhoneiro, num primeiro momento, a buscar aventura. Mas em algum momento o tempo passa a ser vivido pelo motorista num sentido que se aproxime à ideia contida na expressão grega, de que ele é dos tempos, mas não é dono dos anos.

4.3 Espaços significados

Assim como o tempo, o espaço assume tantas acepções no dia-a-dia comum que dificilmente poderíamos tratá-lo aqui frisando apenas uma ou outra dessas acepções. Considero que Harvey (2006), como exposto no capítulo I, fez uma boa contribuição à discussão sobre o espaço ao assumi-lo como tripartite: absoluto, relativo e relacional. Contudo, lembro aqui que essas definições são utilizadas nesse trabalho para uma melhor compreensão que abarque a complexidade do espaço, mas não entendo tais conceitos como formas rígidas e fixas, e não pretendo levá-los ao pé da letra, e sim, utilizá-los como ferramentas e propostas analíticas para pensar os espaços que são construídos, e que constroem, o cotidiano dos caminhoneiros.

Utilizo então a contribuição de Harvey como uma orientação analítica, mas em raros momentos utilizarei aqui a definição de um espaço como sendo absoluto, relativo ou relacional. Mais importante que isso foi, que através de Harvey, obtive as ferramentas de organizar conceitualmente a forma como me guio durante esse trabalho para pensar as questões do espaço.

A primeira questão que pude notar sobre a relação dos motoristas com o espaço se refere ao pertencimento ambíguo que eles desenvolvem com a casa - o âmbito familiar -, e a estrada - a casa móvel, o caminhão -. Quando eu questionava sobre as condições do sono e dos pequenos confortos dos quais os caminhoneiros se privam durante a viagem, não raro me afirmavam com o espanto de quem tem que explicar alguma coisa óbvia a alguém, que o caminhão era como uma casa, e que tem, inclusive, cama, podendo até ser de casal. As caminhoneiras de Rebelo (2011) também tinham a mesma sensação, afirmando que faltava apenas o banheiro.

O motorista Teodoro, entrevistado no centro de distribuição, é um dos profissionais que citei anteriormente que no início da profissão buscava aventura. Escolheu dirigir caminhão para viver os deslocamentos geográficos característicos da categoria, e as incertezas

que as estradas oferecem. Mas depois de poucos anos de profissão, decidiu deixar de fazer essas longas distâncias para trabalhar apenas com frete de curtas distâncias, que o permitem regressar para casa todos os dias.

Esse é um caso de como esse pertencimento ambíguo é sentido. A decisão tomada por Teodoro em muito se relaciona com a sensação de pertencimento a um lugar. Segundo ele, “essas pessoas que passam dois meses fora de casa na estrada não têm amor a nada”. O ambiente familiar, o lar, está claramente associado a uma ideia de amor concebida pelo motorista.

O espaço do caminhão, entretanto, dificilmente é marcado pela ausência de figuras que representam o familiar. Roberto afirmou que é muito comum que caminhoneiros que passam longos períodos fora de casa acabem levando a esposa para trabalhar com eles. Não raro, muitas mulheres se iniciam na profissão de caminhoneiras dessa forma (REBELO, 2011). Porém, a presença da esposa na boleia do caminhão não se relaciona apenas com a necessidade de se trabalhar com uma segunda pessoa, mas também de estar próximo da família.

Um trabalho que seria interessante realizar com caminhoneiros para pensar melhor essa questão do pertencimento ambíguo seria a partir de uma etnografia de caminhoneiros já aposentados, que passaram muito tempo de suas vidas nas estradas, e depois de anos de trabalho, se viram levando a vida numa residência fixa. Até o momento não encontrei algum trabalho acadêmico que se relacionasse a esse tópico, mas penso que contribuiria bastante para os estudos sobre espaço e familiar.

Além do espaço que é ocupado pelo caminhão e caminhoneiro, a questão do espaço que é do próprio caminhão também deve ser considerada. Com isso quero dizer que os caminhões na maior parte do tempo que estão circulando, estão no vasto espaço das rodovias, mas esses não são os únicos espaços que ocupam. É comum que grandes cidades tenham leis de restrição da circulação de caminhões em determinados horários, e isso se deve, sobretudo, ao grande espaço demandado pelo tamanho dos caminhões, e aos problemas que podem aparecer como consequência dessa demanda, sendo que o principal deles é a lentidão do trânsito - pois o caminhão além de ser grande, quando está carregado anda em velocidade bem reduzida-.

As leis de circulação de caminhões são um exemplo de relações que se dão entre espaços absolutos, relativos e relacionais, ao termos de David Harvey (2006). Tais leis são necessárias para assegurar que o espaço absoluto do caminhão não interfira no funcionamento de fluxos que ocorrem nos demais espaços das cidades. Nesse ponto, entendo o

congestionamento no trânsito como um fenômeno que ocorre no espaço absoluto - não é incomum ao se falar de congestionamentos, fazer citações de quilometragens -, mas que só recebe sentido à medida que interfere na dinâmica social da cidade, ele nunca ocorre isoladamente. Ou seja, o trânsito existe em relação a alguma coisa. O congestionamento que se dá por razões de acidente de automóveis na rua, por exemplo, se relaciona com o evento que culminou no choque dos dois veículos. Portanto, a partir de possíveis interpretações das leis de restrição de circulação de caminhão, o caminhão é concebido na possível relação que ele pode desenvolver com congestionamentos.

Em Florianópolis, mais especificamente na ilha, esse problema é resolvido com o caminhão urbano, como aqueles que foram entrevistados no centro de distribuição. Como a circulação de grandes caminhões sofre restrições, o caminhoneiro urbano acaba sendo a ponta de circulação entre as mercadorias que chegam no continente - principalmente na cidade de São José - através de grandes caminhões, e o abastecimento da ilha. A solução então é um caminhão mais ágil e que ocupa menor espaço.

A caminhoneira Eunice, que atualmente já não trabalha frequentemente com o caminhão, só pega o serviço de fazer o frete de uma mudança quando a localização geográfica do destino final, a permita, no regresso à Florianópolis, passar pela cidade de São Paulo, e assim ver o filho que mora lá. As relações que ela assume com o espaço da viagem, a escolha da viagem que fará em si, são de caráter pessoal. O espaço a ser percorrido durante a viagem é, então, aquilo que a permitirá ver o filho, ao passo que também é o que a afasta geograficamente dele. Qualquer outra localidade que exclua São Paulo da rota não interessa a Eunice.

O espaço além de assumir tal caráter pessoal também pode ser pensado como um campo ideológico. Como descrevi ao relatar a entrevista com Renato, ele não se preocupou em vivenciar aspectos dos hábitos alimentares de Florianópolis, quando esteve na ilha. Pelo contrário, buscou aquilo que mais se assemelhava ao local dele. Ele viaja entre espaços geográficos, entretanto, não busca viajar para fora do local. Ou seja, há um deslocamento espacial, mas não ideológico.

Curiosamente em alguns casos o espaço assume antes uma relação com número baseada numa dinâmica social, antes de assumir uma relação com o tempo [absoluto]. Entendo que algo sempre existe em um determinado espaço-tempo, e os números aos quais me refiro aqui não fogem à essa regra, mas o que quero explicar é que situações socialmente determinadas, em alguns momentos, têm um peso maior que aquelas que não dependem da ação humana.

Me refiro aqui ao fato de que, ao fechar um serviço de frete com alguém ou alguma empresa, o caminhoneiro levará em conta, antes do tempo da viagem e da distância a ser percorrida, aspectos sobre a própria região de destino. Para fazer um orçamento ele considerará o custo com combustível em regiões onde ele seja mais caro, como o centro-norte do país -de acordo com José-, bem como as condições das estradas que obrigatoriamente terá que percorrer e o custo da alimentação em cada região. Todas essas questões são relativas a cada lugar, e são antes consideradas, para depois se pensar no tempo que será gasto na viagem.

A última consideração que farei sobre as diversas formas como o caminhoneiro se relaciona com os espaços é sobre a limitação do espaço da cabine do caminhão em si. O espaço reduzido é um dos causadores de diversos problemas físicos que são comuns a caminhoneiros. De tão reduzidos que são os espaços e de tão repetitivos que são os movimentos que os motoristas estão condenados a realizar, problemas musculares, artrites, dores na coluna e até o sobrepeso são intensificados nos trabalhadores da categoria, isso quando os espaços reduzidos não são diretamente a causa dos problemas. Assim o espaço assume também um relação com o corpo e com as práticas corporais que vão sendo enraizadas no cotidiano dos motoristas.

Todas essas relações que são desenvolvidas e estabelecidas com o espaço podem ser melhor analisadas se entendemos que o espaço relacional é o lugar onde ocorrem, e ele pode conter os espaços absoluto e relativo, mas estes jamais poderiam conter em si o espaço relacional. É no espaço relacional que habita a subjetividade humana. Entretanto, a relevância do tema não está em buscar em um dado evento as três denominações espaciais, a relevância reside justamente na percepção de que o espaço, antes de qualquer consideração, só tem sua existência produzida à medida que passa a ser necessário à imaginação e subjetividade humanas.

O espaço absoluto é útil para explicar e lei newtoniana de que “dois corpos não ocupam o mesmo espaço ao mesmo tempo”, e para fazer medições e cálculos necessários à mensura do espaço. Entretanto, em meados do século passado, com a teoria da relatividade do tempo-espaço de Einstein, tal abordagem de espaço absoluto tornou-se insuficiente. Mas mesmo a relatividade do espaço não supre todas as necessidades da física, e a partir da metafísica, ciências naturais, ciências humanas, matemática, música e poesia não encontram nítidas fronteiras entre si.

Finalmente, a relação que é produzida entre o espaço e as sociedades só pode ser contemplada em todo seu amálgama de complexidades e pluralidades se o que há de relacional nela for considerado como a estrutura que abarca todas as outras relações espaciais. O motorista Cristiano disse ao filho que 90% da comida que chega na mesa de jantar foi transportada em algum caminhão, e que as profissões que sustentam todas as outras são do caminhoneiro e do agricultor. Essa preocupação de despertar no filho a consciência ou o pensamento crítico sobre as origens da comida denota o despertar de uma consciência sobre as relações de produção ocultas nos preços das mercadorias. Entretanto, ela só pode existir se é construído o espaço relacional.

O espaço do supermercado pode ser um espaço absoluto, ao mesmo tempo que o cálculo de distância e condições de trânsito para tomar a decisão sobre qual supermercado ir são feitos considerando espaços relativos. Mas é apenas no que há de relacional no espaço que existe qualquer pensamento crítico, engajamento político ou mesmo autopercepção do indivíduo enquanto sujeito a existir em determinado espaço-tempo.

Na primeira vez que li Espaço como Palavra-Chave de Harvey (2006), eu não havia entendido o que isso realmente significava. Só foi possível existir um entendimento quando fui viver minhas experiências de campo com os motoristas e, principalmente a partir dessa fala acima mencionada de Cristiano.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Encerro esse trabalho com a vontade de continuar pesquisando esse tema futuramente. Entendo que não pude realizar minhas experiências de campo da forma como havia planejado, dentro de caminhões, mas estou consciente que isso também me forneceu uma outra perspectiva sobre o assunto. Pude observar outras dinâmicas que cercam os motoristas de caminhão, a dinâmica daqueles caminhoneiros que cumprem o papel de ponte entre grandes caminhões e centros urbanos. Também pude observar alguns caminhoneiros autônomos no seu ambiente familiar ou em ambientes de lazer, praticando outras ações que não dirigir um caminhão.

Curiosamente entrevistei todos os motoristas autônomos quando não estavam trabalhando, e todos os empregados em seus horários de trabalho. No futuro, se continuar pesquisando com caminhoneiros que viajam longas distâncias, tentarei ser mais presente em seus ambientes de trabalho. Mas pude notar, a partir dessa experiência, que quando entrevistados em outros espaços não relacionados ao local de trabalho, eles se sentiam muito mais a vontade, e a entrevista ganhava tom de conversa, enquanto que na situação contrária - no centro de distribuição - havia sempre uma atmosfera mais impessoal, e uma necessidade de maior formalidade entre mim e eles.

A construção desse trabalho me deu ferramentas para desconstruir algumas certezas que tinha a respeito do que foi pesquisado. Primeiramente, caminhoneiros talvez sejam mais desconfiados em relação a dar caronas, que as pessoas comuns são de pedir carona para eles. Segundo, mesmo visitando lugares diferentes, não necessariamente buscam conhecer de alguma forma aquele local. Como eu relatei, o caminhoneiro Renato nem se interessou por experimentar alguma comida que não tivesse na sua região natal. Terceiro, a solidão que sentem as vezes é tamanha que fazem uso do rádio PX para conversar com caminhoneiros que estejam por perto, mesmo que essa conversa possa ser ouvida por outros motoristas de caminhão.

Também pude constatar as enormes diferenças que existem entre ser um caminhoneiro autônomo e ser um caminhoneiro empregado. Não se pode escrever um trabalho sobre os motoristas de caminhão sem levar em conta essas profundas diferenças entre eles. Isso se relaciona até com as frequentes greves de caminhoneiros, que quase em sua totalidade, são organizadas por profissionais autônomos.

Tive a oportunidade de observar como alguns caminhoneiros enxergam a si mesmos e aos colegas de trabalho no cenário da economia brasileira. Afirmam que sem o ofício deles o Brasil para. E percebi uma consciência sobre os mecanismos das etapas de produção de algumas mercadorias, especialmente porque os caminhoneiros, por mais que não façam parte de nenhuma etapa da produção, participam do final do processo que se inicia com a extração da matéria prima e se finaliza na comercialização do produto final.

É também digno de nota que entre a própria categoria existam crenças e sentidos comuns sobre outros caminhoneiros. Entre os caminhoneiros urbanos - aqueles que viajam curtas distâncias - há uma admiração pelos carreteiros que viajam longas distâncias, ao mesmo tempo que há também um misto de desconfiança e reprovação. Isso se deve aos hábitos popularmente atribuídos aos caminhoneiros, sobretudo em relação ao uso de substâncias ilícitas e de ter relações sexuais com prostitutas nas estradas.

A questão da saúde do caminhoneiro também se fez muito importante no meu trabalho para entender como a compressão tempo-espço, intensificada a partir dos processos de globalizações, afeta o motorista de caminhão fisicamente. Ao necessitar competir com a rapidez de tecnologias que se renovam a cada dia, os profissionais acabam negligenciando sua saúde através de poucas horas de sono, uso de substâncias químicas, sedentarismo e dores relacionadas ao passar muitas horas sentados num espaço curto realizando ações repetitivas. As relações familiares também acabam sendo negligenciadas, e outros problemas de saúde também aparecem entre eles, não só de ordem física, mas também psicológica.

Finalmente, concluo esse trabalho com a consciência que ele sozinho não abarca todas as complexidades que envolvem as dinâmicas dos caminhoneiros, mas tenho a esperança de que possa ser útil para futuros trabalhos acadêmicos sobre o assunto.

Referências

- ALMEIDA, Maria Elisa Grijó Guahyba; MAGALHAES, Andrea Seixas. *Escolha profissional na contemporaneidade: projeto individual e projeto familiar*. *Rev. bras. orientac. prof* [online]. 2011, vol.12, n.2, pp. 205-214
- ALMEIDA, Maria Elisa; FERES-CARNEIRO, Terezinha; MAGALHAES, Andrea Seixas. *Transmissão Geracional da Profissão na Família: Repetição e Diferenciação*. *Revista Psico*. Rio de Janeiro. 2014, vol. 45, n. 4, pp. 454-462
- AMORA, Dimmi. Sem acordo com governo, líderes caminhoneiros anunciam greve. In: *Folha de São Paulo*. Brasília – DF, 2015. Disponível em: <<http://folha.com/no1619741>>
- APPADURAI, Arjun. *Modernity at large : cultural dimensions of globalization*. London: University of Minnesota Press, 1996
- AUGÉ, Marc. *Não-Lugares: Introdução a uma antropologia da supermodernidade*. Campinas, SP: Papirus, 1994
- BAUMAN, Zygmunt. *Globalização: as consequências humanas*. Rio de Janeiro: J. Zahar, 1999
- BECK, Ulrich. *O que é Globalização*. São Paulo, SP: Paz e Terra, 1999
- CAVAGIONI, Luciane Cesira et al. *Agravos à saúde, hipertensão arterial e predisposição ao estresse em motoristas de caminhão*. *Rev. esc. enferm. USP* [online]. 2009, vol.43, n.2, pp.1267-1271
- CHEROBIM, Mauro. *O caminhoneiro na estrada*. *Perspectivas*, 7:113-125. São Paulo 1984
- CNT– CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. Pesquisa rodoviária 2016: relatório gerencial. Brasília, 2016.
- CNT– CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. Boletim estatístico. Brasília, vários números. Disponível em <[HTTP://www.cnt.org.br](http://www.cnt.org.br)>
- DALAKOGLU, Dimitris; HARVEY, Penny. Roads and Anthropology: Ethnographic Perspectives on Space, Time and (Im)Mobility. In: *Mobilities*. Routledge. 7, p. 459-465. Routledge, 2012
- DAMATTA, Roberto. *Relativizando: uma introdução a antropologia social*. 5. ed. Rio de Janeiro: Rocco, 1997
- DELUCA, Gabriela; ROCHA-DE-OLIVEIRA, Sidinei and CHIESA, Carolina Dalla. *Projeto e Metamorfose: Contribuições de Gilberto Velho para os Estudos sobre Carreiras*. *Rev. adm. contemp.* [online]. 2016, vol.20, n.4, pp.458-476
- DURKHEIM, Emile. **A divisão do trabalho social**. São Paulo: Martins Fontes, 1977

DURKHEIM, Emile. **As regras do método sociológico**. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1999

EVANS-PRITCHARD, E. E. (Edward Evan). *Os nuer: uma descrição do modo de subsistência e das instituições políticas de um povo nilota*. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 1993

HANNERZ, Ulf. *Os limites de nosso auto-retrato. Antropologia urbana e globalização*. Mana vol.5 n.1 Rio de Janeiro Apr. 1999

HANNERZ, Ulf. *Fluxos, fronteiras, híbridos: palavras-chave da antropologia transnacional*. Mana-Estudos de Antropologia Social. Volume 3, n. 1. Rio de Janeiro: Contracapa, 1997.

HARVEY, David. *A condição pos-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 1992

HARVEY, David. *A Produção capitalista do espaço*. 2.ed. São Paulo: Annablume, 2006

HARVEY, David. *O espaço como palavra-chave*. Revista GEOgraphia. Rio de Janeiro: UFF, v. 14, n. 28, 2006

HARVEY, David. *Between Space and Time: Reflections on the Geographical Imagination*. Annals of the Association of American Geographers. Vol. 80, n 3, p. 418-434, 1990

KAPRON, Rafael Antônio. *História do trabalho dos caminhoneiros no Brasil: profissão, jornada e ações políticas*. 2012. 201f. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em História. Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, RS, Brasil.

LEAL, Andréa Fachel. *“No peito e na raça”*: A construção da vulnerabilidade de caminhoneiros: um estudo antropológico de políticas públicas para HIV/AIDS no Sul do Brasil. 2008. 325 f. Tese (Doutorado em Antropologia Social) – Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social, Universidade federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.

LEMO, LUCIA ; MARQUEZE, Elaine ; MORENO, C. R. C. . *Prevalência de dores musculoesqueléticas em motoristas de caminhão e fatores associados*. Revista Brasileira de Saúde Ocupacional, v. 39, p. 26-34, 2014

LEOPOLDO, K. ; LEYTON, VILMA ; OLIVEIRA, L. G. . *Uso exclusivo de álcool e em associação a outras drogas entre motoristas de caminhão que trafegam por rodovias do Estado de São Paulo, Brasil: um estudo transversal*. Cadernos de Saúde Pública (Online), v. 31, p. 1916-1928, 2015.

LYOTARD, Jean François. *A condição pos-moderna*. 8. ed. Rio de Janeiro: J. Olympio, 2004

MARTINS, Luzia Teixeira; DELL’AGLI, Betânia Alves Veiga. *Valores de Motoristas de Caminhão: o que lhes causa Admiração Indignação?* In. Psicologia, Ciência E Profissão, 34(4), 894-915, 2014

MASSON, Valéria Aparecida; MONTEIRO, Maria Inês. *Estilo de vida, aspectos de saúde e trabalho de motoristas de caminhão*. Rev. bras. enferm. [online]. 2010, vol.63, n.4, pp.533-540

MERRIMAN, Peter. *Driving Places: Marc Augé, Non-Places, and the Geographies of England's M1 Motorway*. Theory, Culture & Society. N. 21, p. 145-167, 2004

MTPS- Ministério do Trabalho e Previdência Social. Anuário estatístico da Previdência Social, 2005

NOVAES, Antonio. *Logística e Gerenciamento da Cadeia de Distribuição*. São Paulo: Elsevier Campus, 2015

OLIVEIRA, Lúcio Garcia de et al. *A continuidade do uso de anfetaminas por motoristas de caminhão no Estado de São Paulo, Brasil, a despeito da proibição de sua produção, prescrição e uso*. Cad. Saúde Pública [online]. 2013, vol.29, n.9, pp.1903-1909

POMPEO, Carolina. Casal larga tudo para viver na boleia de um caminhão. **In:** Gazeta do Povo, 24-10-2015

PRF/MJ, Coordenação Geral de Operações, Divisão de Planejamento Operacional, Núcleo de Estatística, Datatran 2004

REBELO, Francine Pereira. *As Batonetes: Uma etnografia sobre representações de gênero a respeito de caminhoneiras*. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Ciências Sociais). Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2011

REBELO, Francine. Mulheres motoristas de caminhão: viajando pelos arranjos familiares. Trabalho apresentado no 10. Seminário Internacional Fazendo Gênero, Florianópolis, 2013.

RESENDE, P. T. V.; SOUZA, P. R.; CERQUEIRA, P. R. *Hábitos de vida e segurança dos caminhoneiros brasileiros*. Fundação Dom Cabral. SIMPOI, 2010

RIBEIRO, Gustavo Lins. *Outras globalizações: cosmopolíticas pós-imperialistas*. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2014

RNTRC – REGISTRO NACIONAL DE TRANSPORTADORES RODOVIÁRIOS DE CARGAS. RNTC em números, 2016. Disponível em < <http://rntrc.antt.gov.br/>>

ROBERTSON, Roland. *Globalization: social theory and global culture*. London: SAGE, 1992

ROSSO, Silvana; MELLO, Mauro. *“Governar é abrir estradas”: o concreto pavimentando os caminhos na formação de um novo país*. São Paulo: Associação Brasileira de Cimento Portland, 2009.

SALVAGNI, Julice. As caminhoneiras: uma carona nas discussões de gênero, trabalho e identidade. Trabalho apresentado no 10. Seminário Internacional Fazendo Gênero, Florianópolis, 2013.

SANTOS, Boaventura. *Para uma sociologia das ausências e uma sociologia das emergências*. Revista Crítica de Ciências Sociais, 63. p. 237-280. Outubro 2002.

SASSEN, Saskia. *Sociologia da globalização*. Porto Alegre: Artmed, 2010

SILVA, Suely. 50 anos em 5: o Plano de Metas. Em: Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil. Fundação Getúlio Vargas, 2012.

SCHROEDER, Élcio; CASTRO, José. Transporte Rodoviário de Carga: Situação Atual e Perspectivas. BNDES, 1996.

TAKITANE, Juliana et al. *Uso de anfetaminas por motoristas de caminhão em rodovias do Estado de São Paulo: um risco à ocorrência de acidentes de trânsito?*. *Ciênc. saúde coletiva* [online]. 2013, vol.18, n.5, pp.1247-1254

VELHO, Gilberto. *Individualismo e cultura: notas para uma antropologia da sociedade contemporânea*. 6 .ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1999. 149p.

VELHO, Gilberto. *Projeto e metamorfose: antropologia das sociedades complexas*. 3. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 2003. 137 p.

VIEIRA, C. L. S. ; LUNA, M. M. M. ; CASTRO, Débora Tochetto de . *As Tecnologias de Informação e Comunicação usadas pelos Prestadores de Serviços Logísticos: revisão de literatura*. Revista Metropolitana de Sustentabilidade , v. 2, p. 1, 2012.